

# Ársskýrsla samráðshóps um framkvæmd umferðaröryggisáætlunar fyrir árið 2007



UMFERÐARSTOFA RÍKISLÖGREGLUSTJÓRINN

## Skýrsla

### samráðshóps um framkvæmd umferðaröryggisáætlunar fyrir árið 2007.

#### 1. Inngangur

Á grundvelli laga um samgönguáætlun nr. 71/2002 var þingsályktun um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2007-2010 lögð fram af samgönguráðherra og samþykkt af Alþingi, en umferðaröryggisáætlun er hluti samgönguáætlunar.

Markmið stjórnvalda um aukið umferðaröryggi koma fram í umferðaröryggisáætlun, en stefnt er að því að árið 2016 verði fjöldi látinna í umferð á hverja 100.000 íbúa verði ekki meiri en það sem lægst gerist hjá öðrum þjóðum. Einnig að fjöldi látinna og alvarlegra slasaðra í umferð lækki að jafnaði um ekki minna en 5% á ári til ársins 2016.

Í umferðaröryggisáætlun samgönguáætlunar var jafnframt sett fram sérstök framkvæmdaáætlun um sérstakar aðgerðir sem eiga að leiða til fækkunar slysa og lækkunar kostnaðar samfélagsins af umferðarslysum.

Aðgerðir sem teknar voru til sérstakrar skoðunar skiptast í eftirtalda flokka:

- ökumaður og farartæki,
- fræðsla og áróður,
- öruggari vegir og umhverfi þeirra,
- samstarf og þróun.

#### 2. Framkvæmd umferðaröryggisáætlunar

##### 2.1 Umferðaröryggisráð.

Sérstakt umferðaröryggisráð, sem ætlað er að vinna að framgangi umferðaröryggisáætlunar í samgönguáætlunar tók til starfa árið 2005. Í umferðaröryggisráði sitja Ragnhildur Hjaltadóttir, ráðuneytisstjóri í samgönguráðuneytinu, og er hún formaður ráðsins, Karl Ragnars forstjóri Umferðarstofu, Jón Rögnvaldsson vegamálastjóri og Haraldur Johannessen ríkislögreglustjóri.

##### 2.2 Samráðshópur umferðaröryggisáætlunar.

Samráðshópur um framkvæmd umferðaröryggisáætlunar var skipaður 2005. Hlutverk samráðshópsins er að gera starfs- og framkvæmdaáætlun á grundvelli umferðaröryggisáætlunar, samkvæmt ályktun Alþingis. Samráðshópurinn skipuðu árið 2007: Birna Hreiðarsdóttir lögfræðingur í samgönguráðuneytinu og formaður hópsins, Birgir Hákonarson framkvæmdastjóri umferðaröryggissviðs Umferðarstofu, Auður Þóra Árnadóttir forstöðumaður umferðardeildar hjá Vegagerðinni og Jónína Sigurðardóttir aðstoðaryfirlögregluþjónn hjá embætti ríkislögreglustjóra. Með samráðshópnum störfuðu Karl Alvarsson, skrifstofustjóri í samgönguráðuneytinu og Páll Winkel, þáverandi aðstoðarríkislögreglustjóri.

2.3. Aðgerðir og verkefni á árinu 2007 í samræmi við umferðaröryggisáætlun

2.3.1 Fjárhagsáætlun

**Tafla 1. Tekjur. Áætlun um fjáröflun.**

Verðlag fjárlaga 2007, millj. kr.	2007	2008	2009	2010
Frá vegaáætlun	261	364	333	325
Umferðaröryggisgjald	70	70	70	70
Sérstök fjárveiting til umferðaröryggismála	50	50	50	50
<b>Til ráðstöfunar alls:</b>	<b>381</b>	<b>484</b>	<b>453</b>	<b>445</b>

**Tafla 2. Gjöld. Rekstur og stofnkostnaður.**

Verðlag fjárlaga 2007, millj. kr.	2007	2008	2009	2010
Ökumaður og farartæki	86	116	95	95
Áróður og fræðsla	110	110	110	110
Svartblettir, merkingar o.fl	175	248	238	230
Samstarf og þróun	10	10	10	10
<b>Samtals:</b>	<b>381</b>	<b>484</b>	<b>453</b>	<b>445</b>

Á árinu 2007 var eftirtöldum fjármunum varið í einstök verkefni:

Heiti verkefnis:

	millj. kr
4.1.1 Hraðakstur og bílbeltanotkun – eftirlit, áróður og fræðsla.....	182
4.1.2 Leiðbeinandi hraðamerkingar á þjóðvegum.....	10
4.1.3 Eyðing svartbletta.....	86
4.1.4 Umhverfi vega.....	0,5
4.1.5 Ölvun/fíknefni við akstur – eftirlit, áróður og fræðsla.....	28
4.1.6 Umferðaröryggi í öryggisstjórnun fyrirtækja.....	0
4.1.7 Umferðaröryggi í námskrá grunnskóla og leikskóla.....	13
4.1.7 Ýmis fræðslu og áróðursverkefni.....	19
4.1.8 Forvarnir erlendra ökumanna.....	4
4.1.9 Takmörkun á lausagöngu búfjár.....	21
4.1.10 Annað.....	4,5
<b>Kostnaður alls.....</b>	<b>368</b>

2.3.2 Hraðakstur og bílbeltanotkun – eftirlit, áróður og fræðsla.

Hraðakstur er algengasta orsök banaslysa í umferðinni. Stefnt er að því að fækka dauðaslysum sem rekja má til hraðaksturs eða til þess að bílbelti var ekki notað um að meðaltali 2,5 á ári og alvarlega slösuðum af sömu orsökum um 4,8 að meðaltali á ári.

Á grundvelli umferðaröryggisáætlunar var í upphafi ársins 2007 gerður sérstakur samningur til tveggja ára á milli Umferðarstofu og ríkislögreglustjóra um aukið umferðareftirlit á þjóðvegum landsins auk umfangsmikilla búnaðarkaup til lögreglunnar. Samningurinn felur í sér kaup og ísetningu á tólf ratsjártækjum með myndavélum (Eyewitness-búnaði) í lögreglubíla á árinu 2007 og sex á árinu 2008, sem notuð verða í eftirliti lögreglunnar gegn hraðakstri. Að auki felur samningurinn í sér að Umferðarstofa fjármagni á samningstímanum kaup á átta lögreglubifhjólum með ratsjártækjum með myndavélum auk kaupa og ísetningar á sex ratsjártækjum með myndavélum á eldri bifhjól lögreglunnar. Áður höfðu tólf ratsjártæki með myndavélum verið keypt í lögreglubíla á grundvelli eldri samnings sömu aðila. Samningurinn felur jafnframt í sér greiðslu vegna eftirlitsstunda lögreglumanna og aksturs lögreglubifreiða auk fjármögnunar tveggja stöðugilda við sýslumannsembættið á Stykkishólmi í tengslum við úrvinnslu gagna og meðferð sekta úr sjálfvirkum hraðaeftirlitsbúnaði, sbr. hér að neðan. Samtals gerir samningurinn ráð fyrir því að 178 milljónum króna sé varið í aðgerðir gegn hraðakstri á árunum 2007 og 2008.

Aðgerðir sem ætlað er að skili mestum árangri eru aukið eftirlit lögreglu um allt að helming, einkum á þekktum slysaköflum. Sérstakt umferðareftirlit fór fram á tímabilinu frá 15. maí til 31. september. Alls tóku 8 lögreglustjóraembætti þátt í eftirlitinu auk embættis ríkislögreglustjóra. Eftirlit lögreglu var frá umdæmi höfuðborgarlögreglu, Suðurnesjum, Hvolsvelli, Selfossi, Borgarnesi, Blönduósi, Akureyri og Seyðisfirði. Megin áherslan var lögð á sýnilegt eftirlit í baráttunni gegn umferðarslysum á þjóðvegum landsins. Alls voru stöðvaðir 5.213 ökumenn. Voru kærur alls 3.647 og þar af kærur vegna hraðaksturs 3.224.

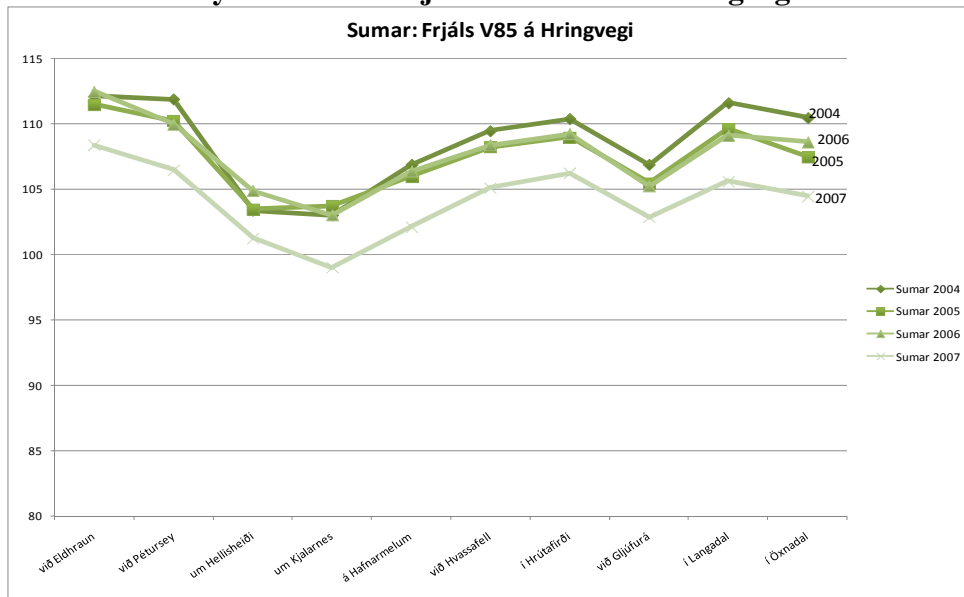
Í júlí 2007 hófust myndatökur með 2 DATK hraðamyndavélum Vegagerðarinnar í Hvalfjarðarsveit. Í september og október voru settir niður skynjarar fyrir 7 nýjar hraðamyndavélar, þ.e. tvær á Garðskagavegi, tvær á Sandgerðisvegi, tvær á Suðurfjarðavegi í Fáskrúðsfjarðargöngum og eina í Hvalfjarðargöngum. Jafnframt hafa myndavélakassar verið settir upp á öllum stöðunum. Lokið var við að ganga frá rafmagnstengingum og tengingum vegna gagnaflutnings vegna nýju vélanna á öllum stöðum nema einum, þ.e. í Hvalfjarðargöngum. Reiknað er með að allar vélnar verði komnar í fulla notkun sumarið 2008. Úrvinnsla myndanna og sektarmedferð fer fram hjá sýslumannsembættinu í Stykkishólmi, en ráðnir hafa verið tveir starfsmenn til að sinna þessum þætti sérstaklega og er kostnaður vegna þeirra greiddur af umferðaröryggisáætlun.

Samhliða auknu eftirliti lögreglu með hraðakstri kynnti Umferðarstofa nýja áróðursherferð sem bar heitið "Hraðinn drepur - í alvörunni", sem er að stærstum hluta teiknuð hreyfimynd. Herferðinni er ætlað að vekja ökumenn til umhugsunar um ábyrgð sína í umferðinni þannig að þeir geri sér grein fyrir því að í raunveruleikanum er ekki hægt að hverfa frá misgjörðum sínum með því að ýta á „enter“ eða velja „replay“ til að byrja leikinn aftur, fullfrískur og fjörugur. Í umferðinni deyr fólk og slasast - í alvörunni. Umferðarstofa endursýndi einnig auglýsingaherferðina "Notaðu bílbelti" frá árinu 2006 auk þess sem umhverfisskilti voru víðs vegar við þjóðvegi sem minna á notkun bílbelta. Jafnframt hóf Umferðarstofa ásamt Ferðamálastofu sérstaka auglýsingaherferð þar sem allir voru hvattir til að ferðast um landið en jafnframt minntir á að landið væri fallelgra á löglegum hraða.

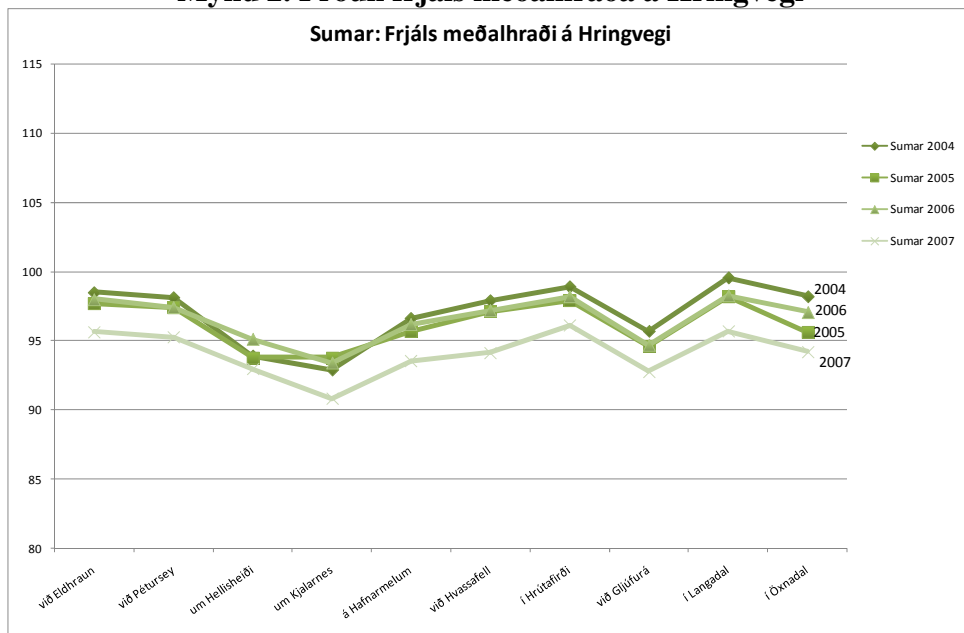
Til að meta áhrif aðgerða er m.a. skoðuð þróun hraða út frá upplýsingum úr umferðargreinum Vegagerðarinnar, en ökuhraði á 10 stöðum á Hringveginum, á tímabilinu júní til september, hefur lækkað töluvert frá fyrri árum. Greina má svipaða tilhneigingu í tölum um vetrarumferð en þar sem ökuhraðinn á þeim árstíma tekur miklu meira mið af veðri og færð eru það ekki eins marktækar niðurstöður. Vegagerðin hefur mælt hraðann á sambærilegan hátt frá árinu 2004. Meðalhraðinn á þessum tíu stöðum fer úr 97,0 km/klst árið 2004 í 94,1 km/klst í

sumar. Hér er um að ræða hraða allra bíla en óháð annarri umferð, þ.e.a.s. hægar raðir eða stöðvun vegna umferðarslyss mælist ekki með. Ef tekið er mið af þeim hraða sem 85 prósent ökumanna halda sig innan við, þ.e.a.s. 15 prósent aka hraðar, þá fer hraðinn úr 108,6 km/klst árið 2004 í 104,2 km/klst. Ljóst er að hraði þeirra sem aka hraðast minnkar mest og hefur hraðinn því jafnast. Í báðum tilvikum er um umtalsverða lækkun á ökuhraðanum að ræða sbr. myndirnar hér fyrir neðan. Hafa ber þó í huga að þetta eru meðaltöl en eigi að síður góð vísbending um minnkandi ökuhraða.

**Mynd 1. Þróun frjáls 85% hraða á Hringvegi**



**Mynd 2. Þróun frjáls meðalhraða á Hringvegi**



Líklegasta skýringin á þessari lækkun hraða er sérlega öflugt eftirlit lögreglu síðastliðið sumar og tilkoma sjálfvirkra hraðamyndavéla en hvorutveggja er liður í umferðaröryggisáætlun stjórnvalda eins og hér hefur verið gerð grein fyrir. Hluta skýringarinnar má einnig rekja til hærri sekta vegna hraðaksturs og áhrifa lægri vikmarka vegna hraðakstursbrota á hegðun ökumanna en ný reglugerð um sektir og önnur viðurlög vegna brota á umferðarlögum og reglum settum samkvæmt þeim tók gildi 1. desember 2006.

Varðandi notkun öryggisbelta þá er erfitt að meta hvort árangur hafi átt sér stað á öllu landinu yfir árið í heild sinni þar sem skráningu lögreglunnar á öryggisbeltanotkun í umferðarslysum er mjög ábótavant. Af þeim 11 sem létust í bifreið voru fleiri án öryggisbelta en með þau, þ.e. 5 voru með beltin spennt en 6 voru án öryggisbelta. Til samanburðar má nefna að í nýjustu viðhorfskönnun um aksturshegðun ökumanna, sem Capacent gerði fyrir Umferðarstofu, kemur fram að yfir 90% aðspurðra sögðust aldrei hafa ekið án öryggisbelta utanbæjar síðustu 6 mánuði, sjá nánar í kafla 3.4. Því má draga þá ályktun að þau tæpu 10% sem aka án öryggisbelta utanbæjar eru í talsvert meiri hættu en þeir sem spenna öryggisbeltin. Af þeim 138 sem slösuðust alvarlega í bifreiðum eru aðeins 17 skráðir án öryggisbelta en hins vegar eru 42 skráðir "ekki vitað um öryggisbeltanotkun". Þetta þýðir að 79 voru skráðir með öryggisbelti. Af þeim 17 sem eru skráðir án öryggisbelta voru 3 sem voru án öryggisbelta en loftpúði blés út. Sem fyrr eru allt of margir skráðir með óþekkta öryggisbeltanotkun og er líklegt að hugsa þurfi skráningarferlið hjá lögreglunni upp á nýtt varðandi þetta.

Umferðarstofa, í samvinnu við Slysavarnafélagið Landsbjörg, stóð fyrir könnun á öryggisbeltanotkun ökumanna sumarið 2007. Könnunin var gerð tvisvar yfir sumartímamann, 25. maí og 27. júlí. Þrettán einingar Slysavarnafélagsins Landsbjargar skráðu sig til þátttöku, ellefu skiluðu niðurstöðum og þar af voru níu einingar sem gerðu könnunina báða dagana eins og lagt var upp með. Í Hnífsdal og Skeiða- og Gnúpverjahreppi var könnunin aðeins framkvæmd í fyrra skiptið. Þeir staðir sem könnunin náði til eru eftirfarandi (skráð prósentutala er meðaltal beggja mælingadaganna þegar það á við):

**Tafla 3. Könnun á notkun öryggisbelta á nokkrum þéttbýlisstöðum**

Staður	Þéttbýli	Dreifbýli
Dalvík	80%	90%
Fáskrúðsfjörður	77%	83%
Hellissandur	52%	60%
Hnífsdalur	96%	90%
Húsavík	90%	80%
Kjalarnes	55%	95%
Patreksfjörður	70%	85%
Reykjahlíð	80%	85%
Reykjanesbær	70%	80%
Skeiða-og Gnúpv.hreppur	64%	88%
Vestmannaeyjar	90%	93%

Það er áberandi hvað öryggisbeltanotkun er meiri í dreifbýli en þéttbýli, í sumum tilfellum var öryggisbeltanotkun í þéttbýli einungis rétt rúm 50% sem verður að teljast afar slæmt. Þessi mismunur er þó í samræmi við viðhorfsrannsókn um umferðarhegðun sem framkvæmd var á árinu, sjá nánar í kafla 3.4. Það félagsfólk sem gerði umrædda könnun tók sérstaklega fram að öryggisbeltanotkun hjá atvinnubílstjórum væri áberandi minni en hjá öðrum.

### 2.3.3 Leiðbeinandi hraðamerkingar á þjóðvegum.

Tilgangur leiðbeinandi hraðamerkinga á þjóðvegum er að upplýsa vegfarendur um öruggan ökuhraða við aðstæður sem miðast við auða og blauta vegi en gert er ráð fyrir að skiltin gagnist mest óreyndum ökumönnum. Vænst er að látnum fækki um að meðaltali 0,3 og alvarlega slösuðum um að meðaltali 0,9 á ári.

Á árinu 2006 var lokið við að setja upp skilti með leiðbeinandi ökuhraða á stofnvegi. Jafnframt voru nokkrir tengivegir merktir með þessum hætti. Á árinu 2007 tókst að merkja alla tengivegi sem eftir voru nema Þorskafjarðarheiði. Verkefninu er að mestu lokið en halda þarf skiltum við.

Talið er að leiðbeinandi hraðamerkingar nýtist erlendum ferðamönnum sérstaklega vel þar sem þeir þekkja ekki eins vel til íslenskra akstursaðstæðna og íslenskir ríkisborgarar.

### 2.3.4 Eyðing svartbletta.

Á árinu 2007 var unnið að lagfæringum á um 40 hættulegum stöðum skv. fyrirliggjandi áætlun. Stefnt var að lagfæringum á fleiri stöðum en nokkrum verkefnum þurfti að fresta til næsta árs þar eð hönnun breytinga tók lengri tíma en áætlað var auk þess sem byrjað var á nokkrum verkefnum sem ekki tókst þó að ljúka á árinu. Á 19 stöðum voru vegrið sett upp eða lengd, á 13 stöðum hafa merkingar verið bættar, þar með talið uppsetning stefnuörva í beygjur, uppsetning aðvörunarljósa við einbreiðar brýr og uppsetning hraðaviðvörunarljósa við þéttbýli. Á 5 stöðum var unnið að lagfæringum á umhverfi vega og á þrennum vegamótum var unnið að lagfæringum. Á tveimur stöðum var unnið að hraðahindrandi aðgerðum, tvenn búfjárgöng voru byggð og á einum stað var lýsing bætt. Sums staðar hefur þurft að grípa til nokkurra aðgerða á sama stað.

Væntingar um árangur eru fækkun látinna um að meðaltali 0,5 á ári og fækkun alvarlegra slysa um að meðaltali 2,3 á ári.

### 2.3.5 Umhverfi vega og vegrið.

Um er að ræða nýtt verkefni sem sett var á laggirnar við endurskoðun umferðaröryggis-áætlunarinnar í upphafi árs 2007. Unnið er að undirbúningi verkefnisins og m.a. hefur m.a. verið litið til aðferða norsku vegagerðarinnar. Tæplega helmingur þeirra sem létust eða slösuðust alvarlega í umferðarslysum á þjóðvegum í dreifbýli á tímabilinu 2002-2006 lentu í slysum sem urðu við útafakstur. Því er ljóst að miklu skiptir að umhverfi vega sé þannig að afleiðingar útafaksturs verði sem minnstar. Gera má ráð fyrir að alvarlega slösuðum og látnum fækki um a.m.k. 20% ef umhverfi vega verður bætt verulega. Verið er að skoða hina tæknilegu hlið málsins m.a. þann möguleika að taka myndir af umhverfinu um leið og ekið er eftir vegunum og mæla fjarlægðir út í hindranir s.s. skurði og stórgrýti.

Í júlí var farið í vettvangsferð þar sem umhverfi Hringvegarins frá Reykjavík til Akureyrar var skoðað. Í september var farið í vettvangsferð í tengslum við lagfæringar slysaástaða. Í þeirri ferð var umhverfi Hringvegar frá Vík að Breiðdalsvík skoðað. M.a. var skráð hvar fláar eru of brattir, hvar skurðir eru of nálægt vegum og einnig var stórgrýti, innan öryggissvæðis, sem þarf að fjarlægja staðsett með GPS-tæki. Jafnframt var skráð hvar þyrfti að setja vegrið eða lengja þau vegrið sem fyrir eru. T.d. er mjög mikið um að lengja þurfi vegrið við brýr. Skýrsla um niðurstöður úttektarinnar er í vinnslu og mun koma út á árinu 2008. Jafnframt hefur ný útgáfa af vettvangsskráningarförri Vegagerðarinnar verið í þróun, en stefnt er að því að skrá niðurstöður úttekta jafnóðum á ferðatölvu en það á að auðvelda skýrslugerð til muna.

### 2.3.6 Áningastaðir við þjóðvegi.

Ekki var unnið í þessu verefni á árinu 2007. Vegagerðin hefur verið í samstarfi við aðila innan landflutninga um að koma með tillögur um hvar brýnast sé að koma fyrir hvíldarstöðum/keðjunarplönnum.

### 2.3.7 Ölvun/fíkniefni við akstur – eftirlit, áróður og fræðsla.

Á undanförunum árum má rekja að meðaltali 10% banaslysa til þess að ökumaður er undir áhrifum áfengis eða annarra vímuefna. Einnig má rekja 2,4% allra umferðarslysa til ölvunar- eða fíkniefnaaksturs. Væntur árangur þessa verkefnis er að tala látinna lækki um 0,5 og alvarlega slasaðra um 2,7 að meðaltali á ári.

Í samningi Umferðarstofu og ríkislögreglustjóra sem undirritaður var í ársbyrjun 2007 er kveðið á um kaup á ellefu öndunarsýnamælum á tveggja ára tímabili, en slík tæki auka mjög nákvæmni við mat á áfengismagni í blóði ökumanna. Þar með verður búið að fjármagna kaup á 17 öndunarsýnamælum fyrir hin ýmsu embætti lögreglunnar frá því að umferðaröryggisáætlun var sett inn í samgönguáætlun á miðju ári 2005. Jafnframt er í samningnum gert ráð fyrir sérstöku eftirliti með ölvunar- og fíkniefnaakstri. Á árinu 2007 fór sérstakt ölvunareftirlit fram á tímabilinu mars-apríl og nóvember-deseember. Á fyrra tímabilinu voru 8.148 ökumenn stöðvaðir til að kanna með ástand þeirra. Um 52% þeirra, sem voru stöðvaðir, voru teknir í öndunarpróf og í framhaldinu taldi lögreglan þörf á að senda 1% af heildarfjölda stöðvaðra í blóðprufu. Á síðara tímabilinu voru einungis tvö embætti sem tóku þátt í sérstöku ölvunareftirliti skv. samningnum en það voru Húsavík og Ísafjörður. Samtals stöðvuðu þau 1.323 ökumenn og voru 390 þeirra teknir í öndunarpróf. Blóðprufur voru teknar af 19 þeirra til frekari rannsókna.

Þessu til viðbótar voru sérstaklega skipulagðar "rassíur" af lögreglu höfuðborgarsvæðisins (LRH) í nánú samstarfi við Umferðarstofu í tengslum við áróðursherferð gegn ölvunarakstri. "Rassíurnar" fóru fram dagana 10.-11. mars, 14.-15. apríl og 19.-20. maí og fóru þannig fram að ákveðinn fjöldi ökumanna var stöðvaður til að kanna ástand ökumanna m.t.t. ölvunar- og lyfjaaksturs. Samtals voru 2.444 ökutæki stöðvuð, í 45% tilfella voru ökumenn einir í bílnum en samtals voru 2.096 farþegar. Alls urðu því 4.540 einstaklingar varir við þessar aðgerðir eða um 1,5% þjóðarinnar. Að meðaltali í öllum þremur mælingunum voru 1,11% ökumanna grunaðir um ölvun við akstur og að meðaltali voru 0,58% þeirra ökumanna sem stöðvaðir voru yfir 0,5% mörkum. Þegar á heildina er litið er ekki hægt að draga þá ályktun af þessari rannsókn að aukinn áróður eða eftirlit hafi áhrif á aksturshegðun enda mjög lítil hluti ökumanna undir áhrifum áfengis. Þrátt fyrir það þá tókust þessar mælingar vel enda náðu þær til gífurlegs fjölda ökumanna sem almennt voru mjög ánægðir með framtakið. Verkefnið var einnig nokkuð umfangsmikið og fékkst veruleg þekking og reynsla af þessari vinnu sem mun nýtast Umferðarstofu og lögreglu til framtíðar. Á árinu 2007 mátti rekja þrjú banaslys í umferðinni til ölvunaraksturs.

**Tafla 4. Fjöldi kærðra, handtekinna sakborninga í ölvunarakstursbrotum.**

Ár:	Fjöldi:	Ár:	Fjöldi:
1999	1.959	2004	1.772
2000	2.482	2005	1.946
2001	2.081	2006	2.131
2002	1.859	2007	2.084*
2003	1.764		

Heimild: RLS. \*Tölur fyrir árið 2007 eru bráðabirgðatölur



Árið 2006 var brotaflokknum „akstur undir áhrifum ávana- og fíkniefna“ bætt við málaskrárkerfi lögreglunnar (lög 66/2006). Lögin öðluðust gildi 14. júní 2006 og í framhaldinu tók lögreglan í notkun forpróf til að prófa hjá öikumönnum hvort ekið væri undir áhrifum ávana- og/eða fíkniefna. Prófið felur í sér að munnvatn eða sviti er tekið af öikumanni til að sjá hvort hann er undir áhrifum. Ef forprófið bendir til þess að grunur sé á rökum reistur er blóð tekið til rannsóknar.

Akstur undir áhrifum ávana- og fíkniefna kemur einnig fram í rannsóknum rannsóknarnefndar umferðarslysa á banaslysum og a.m.k. einn þeirra öikumanna sem létust árið 2007 reyndist undir slíkum áhrifum. Í töflunni hér að neðan sést að veruleg aukning hefur orðið á fjölda brota vegna aksturs undir áhrifum ávana- og fíkniefna. Ástæðuna má rekja til gildistöku laga á miðju ári 2006 um notkun forprófa.

**Tafla 5. Fjöldi brota er varða akstur undir áhrifum ávana- og fíkniefna**

Ár:	Fjöldi:
2005	0
2006	95
2007	696

(Heimild: Ríkislögreglustjórnin)

### 2.3.8 Umferðaröryggi í öryggisstjórnun fyrirtækja.

Verkefninu „Vel á vegi stödd í vinnunni“ var hleypt af stokkunum 7. mars 2005. Markmið þess er að auka umferðaröryggi á meðal atvinnubílstjóra. Ávinningur aðgerðanna er talinn vera fækkun látinna um 0,1 og fækkun alvarlega slasaðra um 0,6 að meðaltali á ári.

Verkefninu var fram haldið á árinu 2007 eins og hægt var, en frá upphafi hefur reynst erfitt að fá fyrirtækin til að taka þátt af krafti og af fullri alvöru. Engin ný fyrirtæki bættust við þau níu fyrirtæki sem höfðu skrifað undir samstarfssamning árið 2006, en þeirra á meðal eru stærstu flutningafyrirtæki landsins, s.s Landflutningar-Samskip, Skeljungur, Olíudreifing, Ölgerðin, Hagvagnar, Hópbílar, Strætó bs., Ragnar og Ásgeir og Hafnarfjarðarbær.

Erfitt er að meta ávinninginn af verkefninu og í raun hefur frá upphafi verið erfitt að fá fyrirtæki til að taka þátt í því af fullri alvöru. Af þeim sökum hefur verið ákveðið að frá og með 1. janúar 2008 taki Umferðarstofa verkefnið yfir og reynir að blása lífi í það, en verði það tekið af umferðaröryggisáætlun sem formlegt verkefni.

### 2.3.9 Umferðaröryggi í námskrá grunnskóla og leikskóla.

Frá því að grunnskólinn fluttist til sveitarfélaga hefur umferðarfræðsla í grunnskólum landsins ekki verið í föstum skorðum. Í umferðaröryggisáætlun er fyrirhugað að efla þá fræðslu til muna með því að gera hana að föstum lið í námskrá leikskóla og grunnskóla og jafnvel að koma á samþættingu umferðarfræðslu inn í framhaldskóla.

Markmið verkefnisins er að:

1. koma umferðarfræðslu inn í skólanámskrár allra grunnskóla
2. halda námskeið í umferðarfræðslu fyrir grunnskólakennara í grunnskólum landsins þeim að kostnaðarlausu
3. efla námsefnisgerð í umferðarfræðslu og stuðla að þróun náms- og fræðsluvefs um umferðarmál.

Gerður var sérstakur samningur á milli Umferðarstofu og Grundaskóla á Akranesi haustið 2005 um eflingu umferðarfræðslu á grunnskólastigi. Grundaskóli varð móðurskóli í umferðarfræðslu og þannig öðrum grunnskólum á Íslandi til fyrirmyndar og ráðgjafar á þessu sviði. Haustið 2006 var umferðarfræðslan útvíkkuð enn frekar með samningum við Brekkuskóla á Akureyri, Grunnskóla Reyðarfjarðar og Flóaskóla í Villingaholtshreppi, en hver þessara skóla mun sjá um að fylgja eftir markmiðum móðurskólaverkefnisins í sínum landfjórðungi. Í apríl 2007 bættist svo Grunnskóli Seltjarnarness við sem leiðtogaskóli á höfuðborgarsvæðinu.

Með hliðsjón af námskránni hefur verið unnið að gerð sérstaks náms- og fræðsluvefs í samvinnu við Námsgagnastofnun, sem var formlega opnaður í janúar 2006. Fræðsluvefinn er að finna á [www.umferd.is](http://www.umferd.is). Vefurinn skiptist í krakkasíðu (1.-5. bekkur), unglingsíðu (6.-10. bekkur) og síðan er sérstök síða fyrir foreldra og kennara. Á nemendasvæðum er gert ráð fyrir verkefnum sem nemendur geta unnið að bæði í sameiningu og sjálfstætt en undir leiðsögn kennara, svo sem vefrallý og vefleiðangrar sem flokkast undir upplýsinga- og tæknimennt og gagnvirk verkefni. Til að mynda hafa verið framleiddir sex nýir tölvuleikir frá árinu 2005. Megináhersla er lögð á samþættingu umferðarfræðslu við aðrar námsgreinar þar sem umferðin er hluti af daglegu lífi nemenda og snertir öll svið samfélagsins. Á svæði foreldra eru hugmyndir að vinnu með leiðina milli heimilis og skóla og listi yfir áhersluatriði í umferðarfræðslu heimilanna. Á kennarasvæði eru meðal annars tillögur að skólanámskrá í umferðarfræðslu og fjölbreytt verkefni sem tengja fræðsluna við aðrar námsgreinar. Gert er ráð fyrir að náms- og fræðsluvefurinn verði í sífelldri þróun og mæti þörfum grunnskólanna á hverjum tíma. Til að svo megi verða þarf að auka enn frekar námsefnisgerð fyrir vefinn, einkum fyrir eldri stig og ljúka við uppsetningu hans í samræmi við hugmyndir um að gera hann aðgengilegan öllum nemendum. Þar þarf m.a. að leita til hagsmunafélaga nemenda með sérþarfir og til Alþjóðahúss vegna nýrra Íslendinga.

Einn liður verkefnisins er að halda námskeið fyrir kennara sem sinna umferðarfræðslu í grunnskólum til að samræma fræðsluna og koma með hugmyndir að útfærslu og nýtingu námsefnis. Á landinu eru starfræktir 173 grunnskólar. Í árslok 2007 hafa 33 skólar þegið sérstakt námskeið í umferðarfræðslu.

Umferðarstofa og Grundaskóli, sem fulltrúi samstarfsskóla í umferðarfræðslu, tóku þátt í samráðshópi á vegum Lýðheilsustöðvar við undirbúning og kynningu á verkefninu „Göngum í skólann“ sem stóð yfir í októbermánuði 2007.

Á árinu var unnin SVÓT greining á stöðu móðurskólaverkefnisins í öllum samstarfsskólunum, þ.e. greining styrkleika og veikleika móðurskólaverkefnisins, ógnanir sem að því stafa og tækifæri sem við því blasa. Niðurstöðurnar voru notaðar til að móta eftirfarandi tillögur :

1. Núgildandi samningar við Grundaskóla, Flóaskóla, Brekkuskóla og Grunnskóla Reyðarfjarðar verði endurnýjaðir.
2. Samningur gerður við leiðtogaskóla í Reykjavík sem sinnir skólum á höfuðborgarsvæðinu sérstaklega.
3. Námsverkefnanefnd verði sett á laggirnar. Nefndin mun leggja fram tillögur um nýtt fræðsluefni.
4. Málþing um umferðarfræðslu. Á málþingið yrðu boðaðir allir helstu hagsmunaaðilar tengt umferðarfræðslu/umferðarmálefnum.
5. Námstefna um umferðarfræðslu í skólum. Námstefnan er hugsuð fyrir fulltrúa/kennara úr skólum sem síðan yrðu tengiliðir við viðkomandi skóla tengt umferðarfræðslu.
6. Umferðarfræðsla sé sett meira í forgang. Umferðarstofa og aðrir stjórnsýsluaðilar haldi uppi meiri áróðri fyrir umferðarfræðslu almennt og mikilvægi málaflokksins. Tillaga er gerð um formlega sé skipaður stýrihópur fyrir verkefnið t.d. fulltrúi Umferðarstofu, Námsgagnastofnunar og Grundaskóla.
7. Áhersla sé lögð á enn frekari uppbyggingu umferðarvefsins [www.umferd.is](http://www.umferd.is)
8. Áhersla er lögð á að virkja foreldrasamtök í verkefninu.
9. Mikilvægt er að auka tengingu á milli umferðarfræðslu í skólum og öðrum skólum.
10. Samstillt “markaðs og kynningarátak” þátttökuskóla unnið í apríl/maí vegna námskeiðahalds skólaárið 2007 – 2008.
11. Heildarmarkmið okkar er að Ísland verði fremst og öðrum til fyrirmyndar og eftirbreytni í umferðarfræðslumálum.

Samgönguráðuneytið skipaði á árinu sérstakan starfshóp um umferðarfræðslu í skólum til að móta tillögur um útfærslu og tilhögun umferðarfræðslu í skólum landsins í samráði við hagsmunaaðila Stefnt er að því að starfshópurinn skili tillögum til samgönguráðherra haustið 2008. Upphaflega starfshópurinn skipaður:

Ásta Egilsdóttir	Tilnefnd af Grundaskóla
Tryggvi Jakobsson	Tilnefndur af Námsgagnastofnun
Guðni Olgeirsson	Tilnefndur af Menntamálaráðherra
Knútur Hafsteinsson	Tilnefndur af Ökukennarafélagi Íslands
Kristín Björg Þorsteinsdóttir	Tilnefnd af Umferðarstofu
Birna Hreiðarsdóttir	Skipuð af samgönguráðherra, og er jafnframt formaður starfshópsins.

Karin Erna Elmarsdóttir, starfsmaður Umferðarstofu, tók sæti Kristínar Bjargar Þorsteinsdóttur þann 12. febrúar 2008. Þann 11. september tók Þórdís Þórisdóttir sæti Ástu Egilsdóttur í starfshópnum sem fulltrúi Grundaskóla. 12. febrúar 2008 tók Sigurður Arnar Sigurðsson sæti Þórdísar í starfshópnum.

Til að skjóta frekari stöðum undir niðurstöður starfshópsins var að mati hans ekki hjá því komist að gera vísindalega rannsókn á núverandi umfangi og inntaki umferðarfræðslu í skólum og byggja þannig tillögur um framkvæmd umferðarfræðslu í skólum til framtíðar á þeim

niðurstöðum ásamt tillögum starfshópsins. Í samræmi við tillögu starfshópsins var ákvörðun tekin um að Umferðarstofa, fyrir hönd samgönguráðuneytisins, gerði samning við dr. Valdimar Briem, sálfræðing um framkvæmd þessa verkefnis. Á grundvelli rannsókna Valdimars er gert ráð fyrir því að starfshópurinn komi fram með tillögur um tilhögun slíkrar fræðslu á öllum skólastigum að 16 ára aldri. Jafnframt að fram komi tillögur að námsefni vegna umferðarfræðslu á mismunandi skólastigum. Gert er ráð fyrir því að niðurstöður verkefnisins verði kynntar í lok þess á fundi/málþingi sem haldið verður um umferðarfræðslu í skólum á árinu 2008.

Markmið þessara verkefnis er að fækka slysum á börnum um 10% og að fækkun látinna verði um 0,2 og fækkun alvarlega slasaðra verði um 1,0 að meðaltali á ári. Slysum á börnum fækkaði umtalsvert á árunum 2004-2006 eins og tafla 2 ber með sér, en á árinu 2007 virðist þróunin snúa til verri vegar. Flest eru þó lítið slösuð en fjöldi látinna og alvarlegra slasaðra er lægri en meðaltal undanfarinna fimm ára.

Tafla 6. Slys á börnum 2002-2007

	Látin	Alvarlega slösuð	Lítið slösuð	Alls látin og slösuð
2002	5	25	142	172
2003	2	10	131	143
2004	3	9	107	119
2005	0	8	97	105
2006	1	13	92	106
2007	1	11	134	146
<b>Meðaltal 2002-2006</b>	<b>2,2</b>	<b>13</b>	<b>113,8</b>	<b>129</b>

2.3.10 Ýmis fræðslu- og áróðursverkefni.

Frá áramótum hefur Umferðarstofa gefið út 8 bæklinga, um ölvunarakstur, syfju og akstur, eldri ökumenn í umferðinni, hjólreiðar og hjálmur, ökunám og ökupróf, bifhjól, öryggi barna í bílum og á leið í skólann.

Samið var við ProFilm um framleiðslu 24 stuttra fræðslumyndbanda um ýmis atriði er tengjast umferðinni, s.s. notkun stefnuljósá, akstur í hringtorgum, aðreinar og fráreinar, bil á milli bíla o.fl. Ríkisútvarpið, Stöð2 og Skjár1 hafa ákveðið að sýna þessar fræðslumyndir á milli dagskrárliða án endurgjalds.

2.3.11 Forvarnir erlendra ríkisborgara.

Umferðaróhöpp þar sem erlendir ökumenn eru orsakavaldar eru 5% allra umferðarslysa á landinu. Markmið aðgerða er að fækka slysum þar sem erlendir ferðamenn eru orsakavaldar um 10%, þ.e. fækkun látinna um 0,2 og fækkun alvarlega slasaðra um 1,2 að meðaltali á ári

Umferðarstofa lét framleiða myndband fyrir erlenda ferðamenn árið 2005 á fjórum tungumálum, ensku, frönsku, spænsku og þýsku, og er það að finna á sérstakri heimasíðu, [www.drive.is](http://www.drive.is). Í myndbandinu er farið yfir helstu hættur sem að erlendum ferðamönnum stöðja á ferðum um þjóðvegi landsins. Efni myndbandsins var áfram notað á árinu 2006, t.d. í fjölda greina í tímarit og bækur sem ætluð eru erlendum ferðamönnum til að benda á hættur á þjóðvegum landsins. Auk þess var hrundið af stað sérstöku átaki í samvinnu við Alþjóðahús um að kynna fyrir erlendum ríkisborgurum, sem búsettir eru hér á landi, þau lög, reglur og viðurlög sem gilda hér á landi varðandi hraðakstur, ölvunarakstur og notkun öryggisbelta.

Vegagerðin, ásamt Sjóvá og bílaleigum, kynntu fyrir erlendum ferðamönnum séríslensk umferðarmerki, s.s. merki um einbreiðar brýr, blindhæðir og merki um að malbik endi. Kynningarefni á þremur tungumálum var komið fyrir á stýri bílaleigubíla.

Mikil fækkun varð á slysum á erlendum ríkisborgurum á árinu 2005 þegar aðgerðirnar hófust eða úr 112 árið 2004 í 65 árið 2005. Strax árið 2006 hefur árangurinn öllu leyti gengið tilbaka og gott betur og 2007 sker sig úr hvað varðar fjölda slasaðra, en taka verður tillit til þess að erlendum ríkisborgurum hefur fjölgað gríðarlega hér á landi á undanförunum árum.

**Tafla 7. Slys á erlendum ríkisborgurum**

	Látnir	Alvarlega slasaðir	Lítið slasaðir	Alls slasaðir og látnir
2002	4	13	90	107
2003	3	13	124	140
2004	4	13	95	112
2005	2	6	57	65
2006	5	9	119	133
2007	3	33	170	206
<b>Meðaltal 2002-2006</b>	<b>3,6</b>	<b>10,8</b>	<b>97</b>	<b>111,4</b>

*2.3.12 Takmörkun á lausagöngu búfjár.*

Skv. umferðaröryggisáætlun 2005-2008 var ætlunin að girða við rúmlega 300 km vega á tímabilinu þar sem um 30% slysa og óhappa af þessu tagi verða. Væntanlegur ávinningur aðgerða er fækkun látinna um 0,1 á ári og fækkun alvarlega slasaðra um 0,7 að meðaltali á ári. Í ljós hefur komið að málið er mun flóknara en í fyrstu var talið.

Á árinu 2007 girti Vegagerðin með fram vegum á 20 vegarköflum í þeim tilgangi að fækka slysum af völdum búfjár. Ljóst er að Vegagerðin, sveitarfélög og eigendur búfjár verða að vinna saman að þessu markmiði um fækkun slysa svo að árangur verði sem mestur.

Talsverð fjölgun varð á slysum á fólki vegna áreksturs við dýr á vegi árið 2005 og 2006, sbr. töflu 5 hér að neðan, en það virðist draga úr þeim aftur árið 2007 og nálgast nú meðaltal undanfarinna fimm ára. Langflestir eru þó sem betur fer lítið slasaðir.

**Tafla 8. Slys vegna áreksturs við dýr á vegi 2002-2007**

	Látnir	Alvarlega slasaðir	Lítið slasaðir	Alls Slasaðir og látnir
2002	0	1	12	13
2003	0	1	6	7
2004	0	1	7	8
2005	0	0	15	15
2006	2	1	17	20
2007	0	1	11	12
<b>Meðaltal 2002-2006</b>	<b>0,4</b>	<b>0,8</b>	<b>11,4</b>	<b>12,6</b>

### 3. Staða

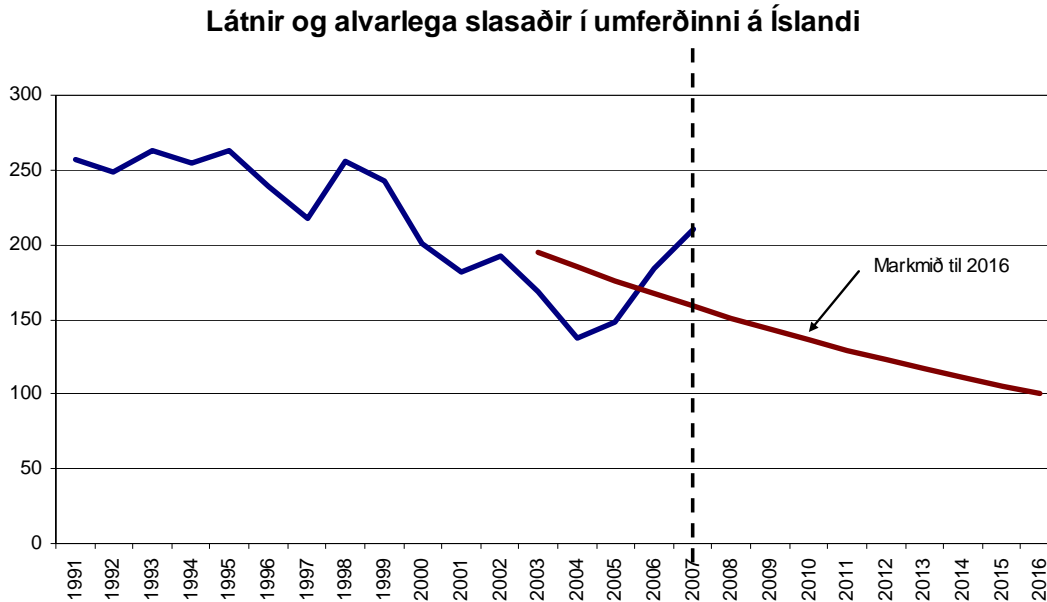
#### 3.1 Slysaskrá. Fjöldi látinna og slasaðra 2006

Slysaskráning Umferðarstofu byggist á lögregluskýrslum, sem fengnar eru hjá lögregluembættum, sýslumönnum eða fulltrúum þeirra. Frá því í byrjun árs 1992 hefur Umferðarstofa (og áður Umferðaráð), skráð öll umferðarslys og umferðaróhöpp sem lögreglan gerir skýrslu um og gerast hér á landi. Þegar meiðsl verða á fólki í umferðarslysum er ávallt skylt að kalla til lögreglu. Vegfarandi telst ekki slasaður nema hann hafi með sannanlegum hætti verið fluttur á sjúkrahús, heilsugæslustöð eða undir læknishendur með sjúkrabifreið, lögreglubifreið, þyrlu eða hann komi til lögreglu og gefi skýrslu um að hann hafi leitað læknisaðstoðar vegna meiðsla og hlotið læknismeðferð samkvæmt því.

Rannsóknir sem gerðar hafa verið á umferðarslysum sýna að hin opinbera skráning nær ekki til allra þeirra sem slasast hafa í umferðinni. Mismunandi er eftir vegfarendahópum hve margir slasaðir eru skráðir, en sérstaklega má gera ráð fyrir að slys á hjólreiðamönnum séu vanskráð. Umferðarslys eru stundum tilkynnt til lækna eða sjúkrastofnana, en ekki lögreglu. Skiptir þá miklu hver alvarleiki meiðslanna er og má gera ráð fyrir að þeir sem slasast lítið tilkynni það síður til lögreglu. Það kemur fyrir að ökumenn vilja af ýmsum ástæðum ekki tilkynna slys til lögreglu. Ástæður þess má rekja til aksturs á stolinni bifreið, akstur undir áhrifum áfengis, akstur án ökuréttinda en einnig vanmat á eðli meiðsla. Þá má gera ráð fyrir að slys þar sem meiðsl eru lítil séu vanskráð í hinni opinberu skráningu. Staðreyndin er að sjúkrastofnanir og tryggingafélög skrá mun fleiri minni háttar meiðsl af völdum umferðarslysa en fram kemur í skráningu Umferðarstofu.

Banaslys í umferð er skilgreint þannig að látist maður af völdum áverka sem hann hlýtur í umferðarslysi innan 30 daga frá því að slysið á sér stað þá telst hann hafa látist vegna umferðarslyss.

Á undanförunum áratug eða svo hefur náðst árangur í umferðaröryggismálum á Íslandi. Slysum með meiðslum hefur fækkað jafnt og þétt síðustu árin eða fram til ársins 2006. Síðastliðin tvö ár virðist sem slysum hafi farið fjölgandi aftur og er ljóst að snúa þarf þessari þróun við að nýju. Myndin hér að neðan sýnir þróun á fjölda látinna og alvarlegra slasaðra í umferðinni á Íslandi undanfarin ár ásamt markmiði til ársins 2016.



Mynd 3. Fjöldi látinna og alvarlega slasaðra 1991–2007 og markmið umferðaröryggisáætlunar. (Heimild: Umferðarstofa).

Árið 2007 létust 15 manns í 15 banaslysum hér á landi og 195 slösuðust alvarlega. Þrátt fyrir að ekki hafi færri látist í umferðinni síðan 1996 þá hefur fjöldi alvarlegra slasaðra aukist mjög mikið undanfarin 2 ár, sem gerir það að verkum að markmiðum umferðaröryggisáætlunar um samanlagðan fjölda látinna og alvarlegra slasaðra er ekki að nást. Hér að neðan er að finna töflur og myndir yfir helstu lykilstærðir úr slysskrá Umferðarstofu.

**Tafla 9. Látinir og alvarlega slasaðir 1991 – 2007**

Ár	Látinir	Alvarlega slasaðir	Látinir og alvarlega slasaðir
1991	27	230	257
1992	21	228	249
1993	17	246	263
1994	12	242	254
1995	24	239	263
1996	10	229	239
1997	15	203	218
1998	27	229	256
1999	21	222	243
2000	32	169	201
2001	24	158	182
2002	29	164	193
2003	23	145	168
2004	23	115	138
2005	19	129	148
2006	31	153	184
2007	15	195	210

**Tafla 10. Fjöldi og hlutfall látinna eftir kyni**

	2007		Meðaltal 2002-2006	
	<i>Fjöldi látinna</i>	<i>Hlutfall</i>	<i>Fjöldi látinna</i>	<i>Hlutfall</i>
Karl	13	86,67%	15,8	63,20%
Kona	2	13,33%	9,2	36,80%

**Tafla 11. Fjöldi og hlutfall látinna eftir aldri**

	2007		Meðaltal 2002-2006	
	<i>Fjöldi látinna</i>	<i>Hlutfall</i>	<i>Fjöldi látinna</i>	<i>Hlutfall</i>
0-14 ára	1	6,67%	2,2	8,80%
15-24 ára	2	13,33%	6,6	26,40%
25-34 ára	3	20,00%	2,6	10,40%
35-44 ára	4	26,67%	2,6	10,40%
45-54 ára	1	6,67%	3,2	12,80%
55-64 ára	1	6,67%	3,2	12,80%
65 ára og eldri	3	20,00%	4,6	18,40%

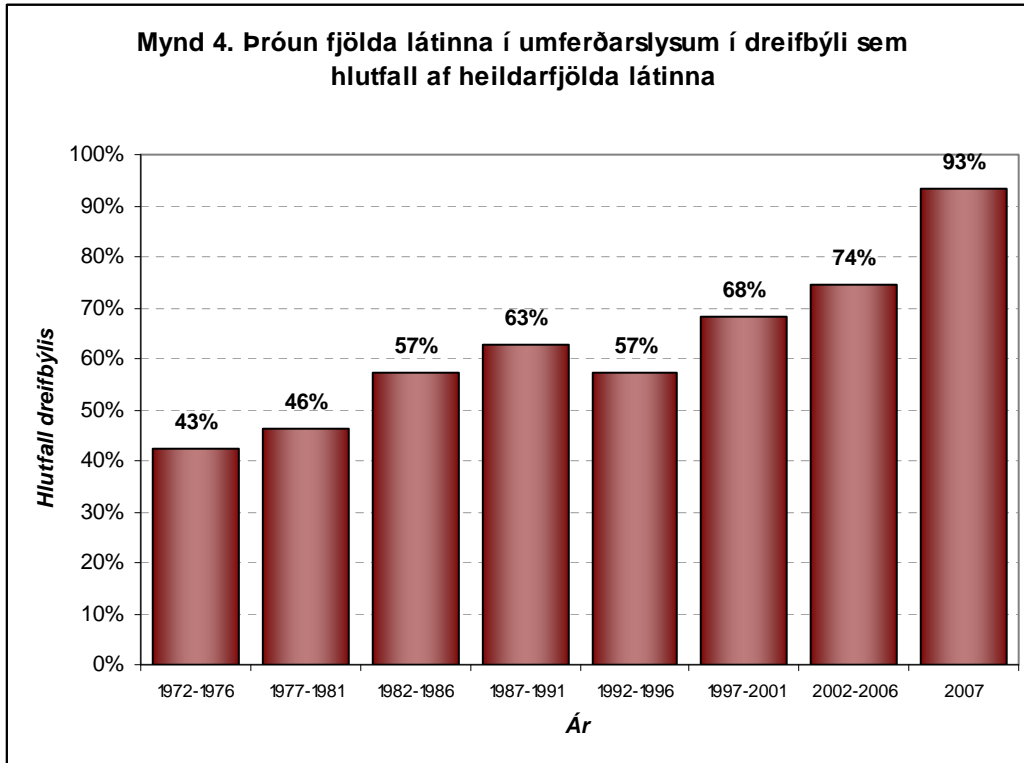
**Tafla 12. Fjöldi og hlutfall látinna eftir ársfjórðungi**

	2007		Meðaltal 2002-2006	
	<i>Fjöldi látinna</i>	<i>Hlutfall</i>	<i>Fjöldi látinna</i>	<i>Hlutfall</i>
janúar-mars	2	13,33%	5,8	23,20%
apríl-júní	0	0,00%	5,2	20,80%
júlí-september	7	46,67%	8,4	33,60%
október-deember	6	40,00%	5,6	22,40%

**Tafla 13. Fjöldi og hlutfall látinna í dreifbýli/þéttbýli**

	2007		Meðaltal 2002-2006	
	<i>Fjöldi látinna</i>	<i>Hlutfall</i>	<i>Fjöldi látinna</i>	<i>Hlutfall</i>
Dreifbýli	14	93,33%	19,2	76,80%
Þéttbýli	1	6,67%	5,8	23,20%





Eins og sjá má á mynd 4 létust mun fleiri í dreifbýli en þéttbýli árið 2007. Er þetta í takt við þróun síðustu áratugi og sjá má á myndinni að jafnt og þétt hefur hlutdeild banaslysa í dreifbýli verið að aukast og þ.a.l. hefur hlutdeild banaslysa í þéttbýli verið að minnka að sama skapi.

**Tafla 14. Flokkun látinna**

	2007		Meðaltal 2002-2006	
	Fjöldi látinna	Hlutfall	Fjöldi látinna	Hlutfall
Ökumenn bifreiða	10	66,67%	12,2	48,80%
Farþegar bifreiða	1	6,67%	8,8	35,20%
Ökumenn bifhjóla	3	20,00%	1,2	4,80%
Fótgangandi	1	6,67%	2,4	9,60%
Annað	0	0,00%	0,4	1,60%

**Tafla 15. Tegund banaslysa**

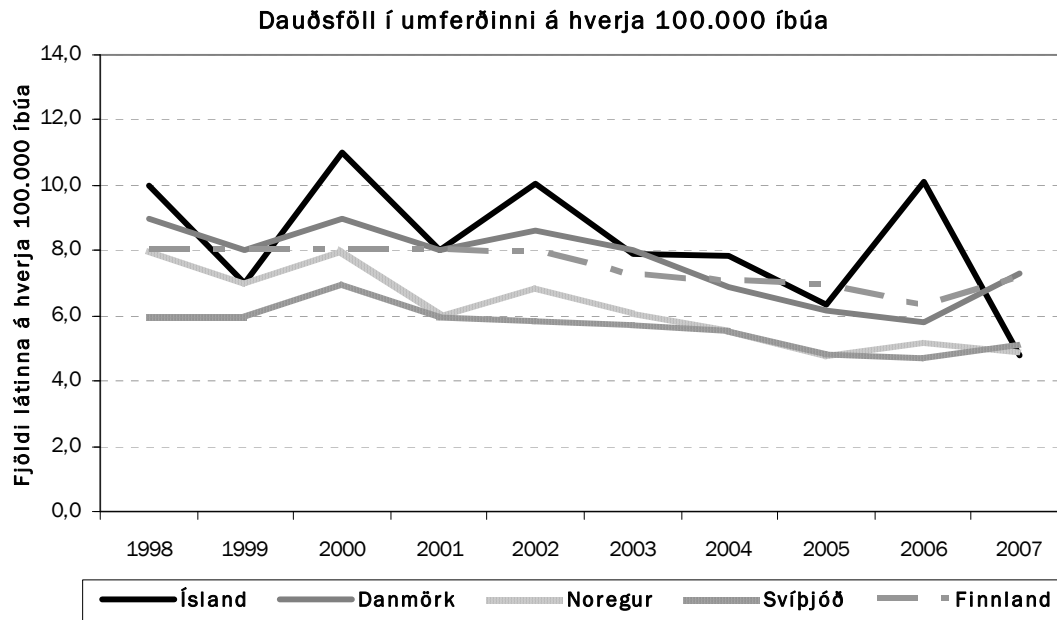
	2007		Meðaltal 2002-2006	
	Fjöldi látinna	Hlutfall	Fjöldi látinna	Hlutfall
Árekstur	7	46,67%	9,4	37,60%
Útafakstur	7	46,67%	6,8	27,20%
Ekið á fótgangandi	1	6,67%	2,4	9,60%
Ekið á dýr eða knapa	0	0,00%	0,6	2,40%
Ekið í sjó, vatn eða á	0	0,00%	2,2	8,80%
Annað	0	0,00%	3,6	14,40%

**Tafla 16. Fjöldi og hlutfall látinna eftir landsvæðum**

	2007		Meðaltal 2002-2006	
	Fjöldi látinna	Hlutfall	Fjöldi látinna	Hlutfall
Höfuðborgarsvæðið	1	6,67%	5,2	20,80%
Suðurnes	2	13,33%	3,4	13,60%
Vesturland / Vestfirðir	2	13,33%	3,8	15,20%
Norðurland	3	20,00%	5,2	20,80%
Austurland	1	6,67%	3	12,00%
Suðurland	6	40,00%	4,4	17,60%

3.2 Samanburður við Norðurlönd

Meðfylgjandi graf sýnir fjölda dauðsfalla í umferðinni á hverja 100.000 íbúa á Norðurlöndum. Þar sem gagnasafn á Íslandi er langminnst allra þessara þjóða þá kemur fjöldi látinna í meiri sveiflum en annars staðar þekkest, þ.e. í besta árferði stendur Ísland jafnfætis fremstu þjóðum á Norðurlöndum en í slæmu árferði snýst það við og Ísland stendur öðrum Norðurlandþjóðum langt að baki. Af þeim sökum hefur m.a. verið ákveðið í umferðaröryggisáætlun að meta árangur út frá meðaltali undangenginna 5 ára, m.a. til að stækka gagnasafnið.



### 3.3 CARE gagnagrunnurinn

CARE gagnagrunnurinn er samevrópskur gagnagrunnur yfir umferðarslys á vegum í Evrópu. Í þennan gagnagrunn skrá 27 þjóðir sín umferðarslys í dag. Á árinu 2008 mun Ísland bætast við auk Rúmeníu og Búlgaríu. Grunnurinn er gagnagrunnur en ekki tölfræðigrunnur, þ.e. í grunninn fara slysgögnin sjálf en ekki aðeins talningar á slysum. Þetta leiðir af sér að notandi getur keyrt fyrirspurnir eftir eigin höfði á gagnagrunninn og fengið þannig samanburð milli 30 Evrópuþjóða. Grunnurinn, hönnun hans og högun eru mjög lifandi og eru í raun í stöðugri þróun. Umferðarstofa tekur þátt í samstarfi sérfræðinga í slysgögnum og slysatölfræði með fundarsetu tvisvar á ári ásamt sérfræðingum annarra Evrópulanda þar sem þessi mál eru rædd. Á næsta ári verður svo aðgengileg á netinu myndræn framsetning á slysgögnum, þ.e. Evrópukort þar sem hvert land fær lit eftir því hvernig staðan er í því landi. Þar getur notandinn einnig valið sjálfur hvaða tölfræði hann vill.

### 3.4 Viðhorfsrannsókn á aksturshegðun almennings

Í október og október framkvæmdi Capacent viðhorfsrannsókn á aksturshegðun almennings fyrir Umferðarstofu, Vegagerðina og Ríkislögreglustjóra. Sambærileg könnun var framkvæmd árið 2005 og 2006. Úrtakið í könnuninni var 2000 manns á aldrinum 17-75 ára og var svarhlutfallið tæplega 55%. Í þessum kafla verður gerð grein fyrir helstu niðurstöðum könnunarinnar, en könnunina í heild sinni er að finna á heimasíðu Umferðarstofu.

97% svarenda höfðu bílpróf og rúmlega 15% voru með svokallað meirapróf, sem eru svipaðar niðurstöður og í könnunni 2006. Tæpur þriðjungur er meira en klukkustund á dag í umferðinni sem ökumenn, annar þriðjungur ver klukkustund á dag í umferðinni og síðasti þriðjungurinn er minna en klukkustund á dag í umferðinni að meðaltali.

Syfja er vaxandi vandamál í umferðinni og kom í ljós í könnuninni að rúm 35% ökumanna hafa oft, stundum eða sjaldan orðið syfjaðir á meðan á akstri stóð. Jafnframt hafa 5,6% ökumanna dottað undir stýri á síðastliðnum 6 mánuðum. Er það talsvert betri niðurstaða en árið 2006 þegar 10,4% ökumanna töldu sig hafa dottað undir stýri.

Notkun GSM síma við akstur án handfrjáls búnaðar hefur vaxið á undanförunum árum sé tekið mið af niðurstöðu könnunarinnar. Á meðan 36% ökumanna svöruðu því til í könnuninni 2001 að þeir tali aldrei í síma við akstur án handfrjáls búnaðar þá hefur það hlutfall fallið niður í 29,2% árið 2007. Hins vegar tala færri oft án handfrjáls búnaðar við akstur árið 2007, eða 13,1%, í stað 28% árið 2001.

Þegar spurt var um ökuhraða við mismunandi leyfðan hámarkshraða þá kemur í ljós að tæp 65% aðspurðra aka á löglegum hraða þar sem hámarkshraði er 30 km/klst, 63% þar sem hámarkshraði er 60 km/klst og 68% þegar ekið er á vegum þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. Er hér talsverð breyting frá fyrri árum til betri vegar en árið 2006 voru t.a.m. aðeins 48% sem óku á löglegum hraða, en 43% sögðust aka á 100-110 km/klst árið 2006 en það hlutfalli lækkar í 27% árið 2007. Þetta staðfestir þær athuganir úr hraðagreinum Vegagerðarinnar að ökuhraði hefur lækkað umtalsvert á milli árána 2007 og fyrri ára, sbr. myndir 1 og 2 í kafla 2.3.2. Karlar aka almennt hraðar en konur auk þess sem yngri fólk virðist temja sér meiri hraða en þeir sem eldri eru. Jafnframt eru þeir sem aka meira líklegri til að aka hraðar.

Um notkun öryggisbelta kom í ljós að 74,7% notuðu alltaf öryggisbelti sem ökumenn innanbæjar og 94,1% utanbæjar, um 84% notuðu alltaf öryggisbelti sem farþegar í framsæti og 68% sem farþegar í aftursæti. Er þetta svipuð niðurstaða og árið 2006 en talsvert betri en árið 2005. Karlmennt eru líklegri til að aka án öryggisbelta en ekki er munur eftir aldri.

Þegar litið er til aksturs og áfengisneyslu þá kemur í ljós að 21% aðspurðra höfðu ekið einu sinni eða oftár eftir neyslu eins áfengs drykkjar á sl. 6 mán., en um 30% höfðu ekið einu sinni eða oftár eftir að hafa drukkið meira en einn drykk. Þessi niðurstaða er töluvert lakari en árið 2006 þegar 21% höfðu ekið einu sinni eða oftár eftir að hafa drukkið meira en einn drykk og mun lakari en árið 2005 þegar hlutfallið var um 12%. Karlar eru mun líklegri til að aka eftir neyslu áfengis. Einstaklingar með meirapróf er ólíklegri en aðrir til að aka eftir neyslu áfengis. Einstaklingar með **meiri menntun** og **hærri tekjur** reyndust líklegri en aðrir til að hafa ekið eftir neyslu eins áfengs drykkjar. Það snýst hins við þegar spurt er um akstur eftir neyslu meiri en eins áfengs drykkjar. Þá eru einstaklingar með grunnskólamenntun líklegastir.