



**Reykjavíkurborg**

**Umferðaröryggisáætlun 2009-  
2014**

**Umhverfis- og samgöngusvið,  
samgönguskrifstofa**

**Maí 2009**

---

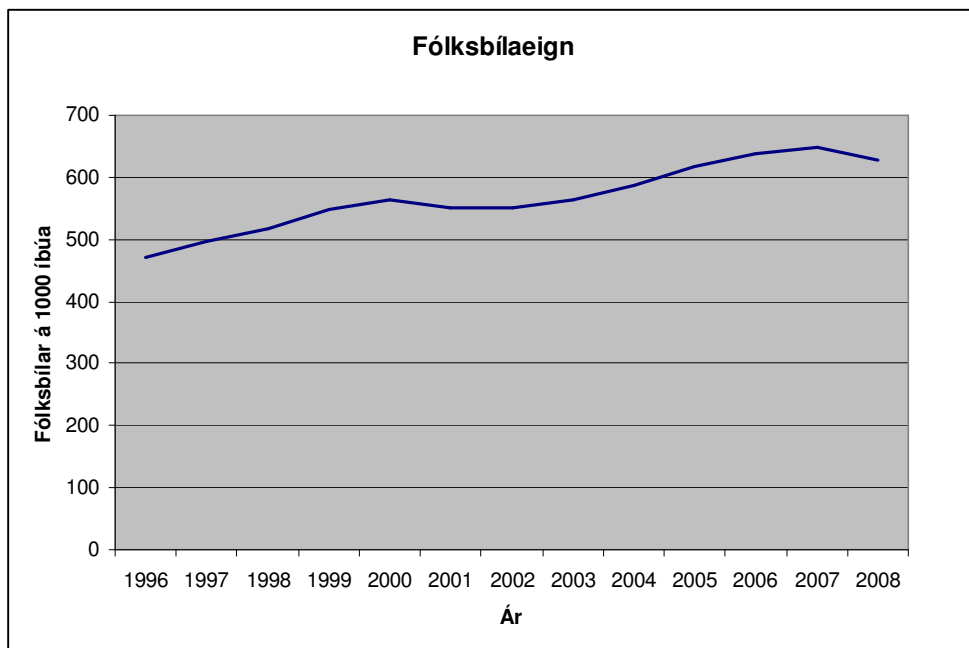
Hluti	Efni	Bls.
<b>1.</b>	<b>ÞRÓUN UMFERÐARÖRYGGIS</b>	<b>1</b>
1.1	Inngangur	1
1.2	Þróun umferðaróhappa á árunum 1996 til 2008	1
1.3	Framvinda að markmiðum sem sett voru árið 2002	3
<b>2.</b>	<b>UMFERÐARÖRYGGI EINSTAKRA HÓPA VEGFARENDNA</b>	<b>4</b>
2.1	Heildarfjöldi slasaðra miðað við vegfarendahóp	4
2.2	Alvarleg meiðsl og dauðslys miðað við vegfarendahóp	4
2.3	Gangandi vegfarendur	5
2.4	Hjólreiðamenn	5
2.5	Ökumenn bifhjóla	6
2.6	Ökumenn og farþegar bifreiða	8
<b>3.</b>	<b>ALMENNT UMFERÐARÖRYGGI</b>	<b>9</b>
3.1	Aldursskipting slasaðra	9
3.1.1	Öll slys innan aldurshóps	9
3.1.2	Alvarleg slys miðað við aldurshóp	9
3.2	Tegundir slysa	10
3.2.1	Slasaðir miðað við tegund slysa	10
3.2.2	Alvarleg slys á fólki miðað við tegundir slysa	10
<b>4.</b>	<b>SAMANTEKT OG UMRÆÐA UM LEITNI TÖLFRÆÐIGAGNA</b>	<b>11</b>
<b>5.</b>	<b>ENDURSKOÐUN AÐGERÐARÁÆTLUNAR 2002-2007</b>	<b>13</b>
5.1	Lykilaðgerðir og útgjöld 2002-2007	13
5.2	Framkvæmdir og árangursmat	13
<b>6.</b>	<b>AÐGERÐIR OG NÝ MARKMIÐ</b>	<b>14</b>
6.1	Megin aðgerðir	14
6.2	Ný markmið	14

---

## 1. PRÓUN UMFERÐARÖRYGGIS

### 1.1 Inngangur

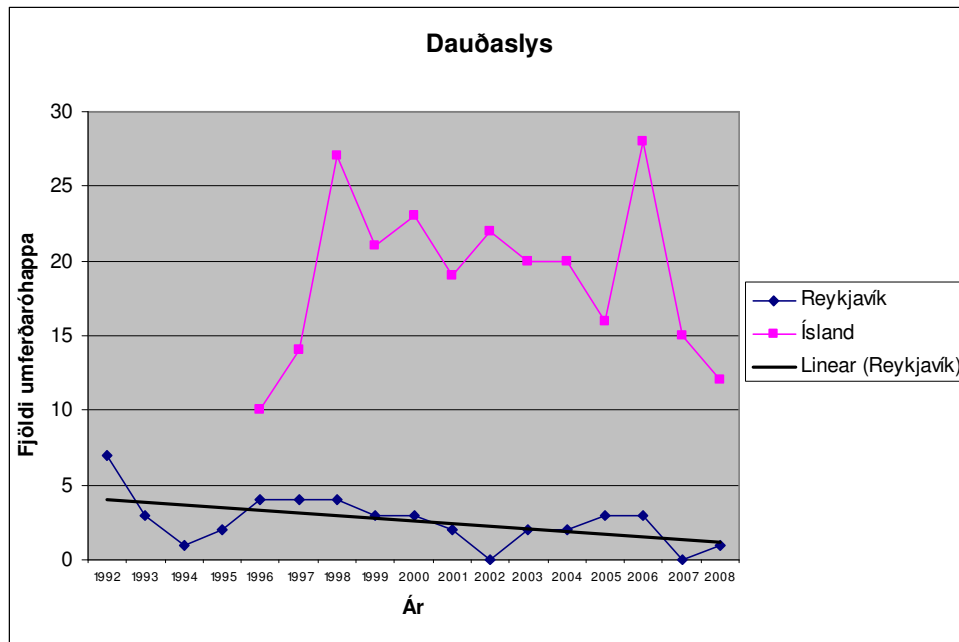
Þessi umferðaröryggisáætlun er sú þriðja sem Reykjavíkurborg gerir og gildir fyrir tímabilið 2009-2014. Fyrsta áætlunin gildi yfir tímabilið 1996-2000 og önnur áætlunin gildi yfir tímabilið 2002-2007. Frá árinu 1996 (frá upphafi fyrstu áætlunarinnar) hefur fjöldi einkabíla og umferð á götum borgarinnar aukist hröðum skrefum, og þar með líkur á slysum. Breyting varð á síðasta ári þar sem fólksbílum fækkaði um 3%. Öryggi í gatnakerfinu er stöðugt áhyggjuefni. Eftirfarandi greining byggir að miklu leyti á tölfræði um lögregluskráð umferðaróhöpp árin 1992 til 2007, sem fengin er frá Umferðarstofu. Tölur fyrir árið 2008 hafa nýlega verið gefnar út, en úrvinnsla gagna er ekki lokið umfram það sem fram kemur í kafla 1.2.



### 1.2 Þróun umferðaróhappa á árunum 1996 til 2008

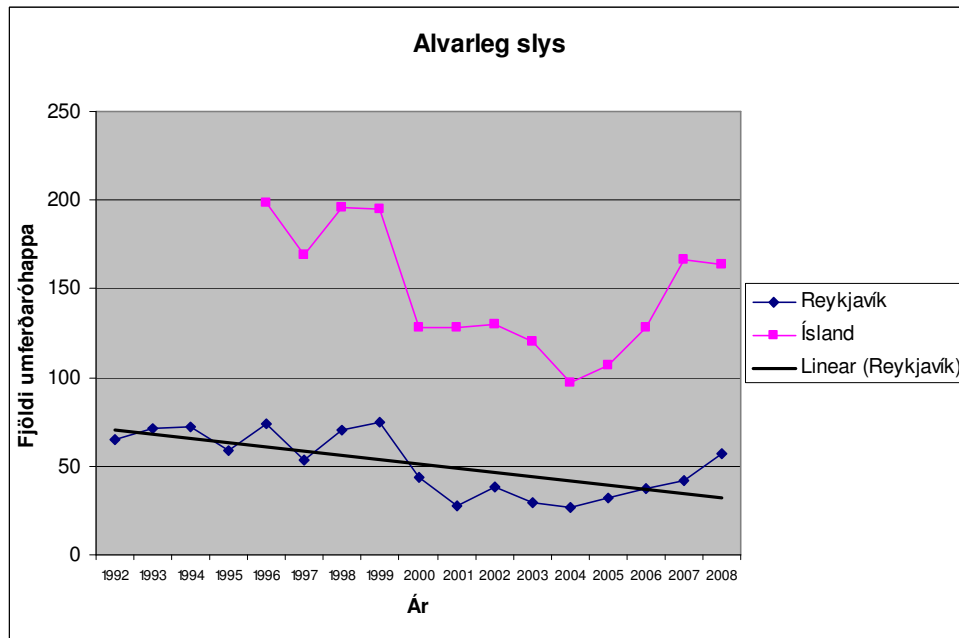
#### Dauðaslys

Frá árinu 1992 hefur dauðaslysum farið fækkandi. Á því ári var tala látinna 7 en frá árinu 2002 hefur tala látinna í umferðarslysum verið að meðaltali 2 ár hvert.



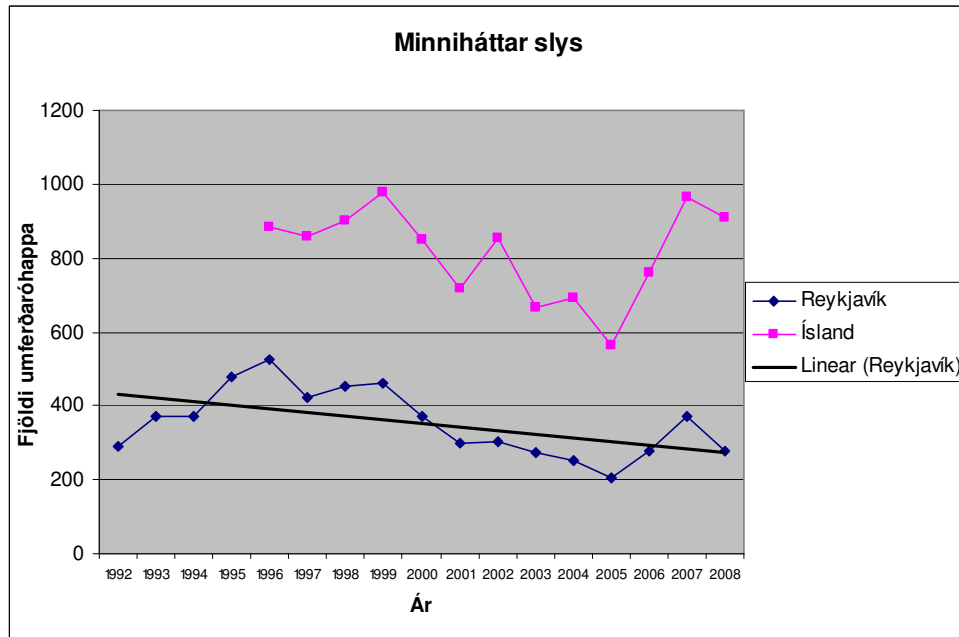
### Alvarleg umferðarslys

Alvarlegum slysum á fólki í umferðaróhöppum í Reykjavík fækkaði niður í 27 árið 2004, en frá því ári hefur alvarlegum slysum fjölgað stöðugt. Fjöldi slíkra slysa varð 52 árið 2008, sem er mikil aukning. Nánari greining (í kafla 2 og 4) gefur til kynna að nokkrir mismunandi þættir hafi stuðlað að þessari nýlegu fjölgun. Vert er að benda á að fjöldi alvarlegra slysa á landinu í heild fylgir svipuðu mynstri.



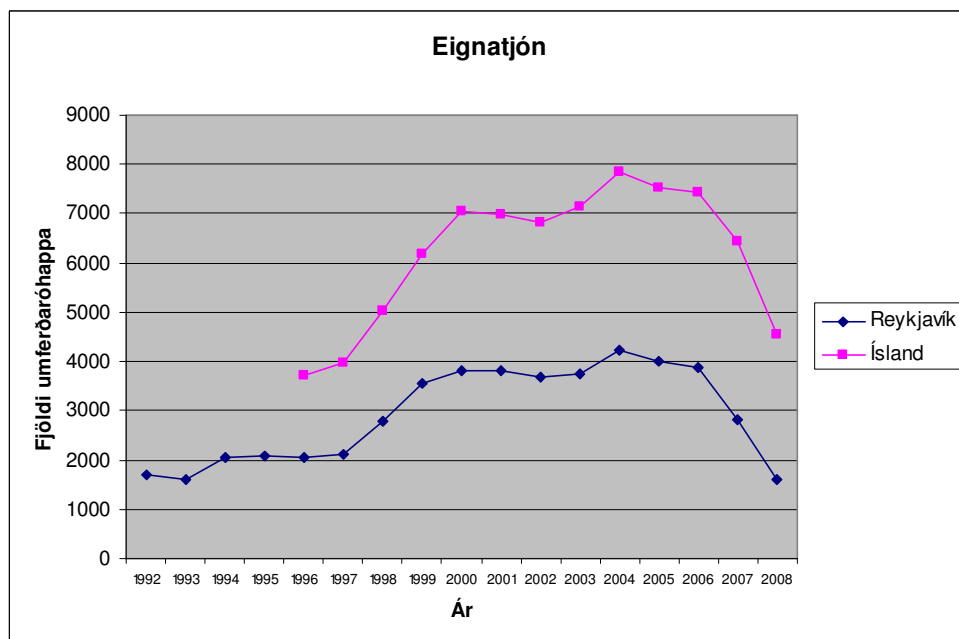
### Minniháttar meiðsl á fólki í umferðaróhöppum

Minniháttar slysum á fólki umferðaróhöppum í Reykjavík fækkaði niður í 205 á árinu 2005 en hefur síðan fjölgað umtalsvert ár hvert. Fjöldi minni háttar umferðarslysa á landsvísu fylgir svipuðu mynstri en fjölgunin frá 2005 er enn meiri.



### Umferðaróhöpp án meiðsla, eignatjón

Fjöldi umferðaróhappanna þar sem engin meiðsl urðu á fólki jókst jafnt og þétt og náði hámarki á árinu 2004 en þá urðu slík tilfelli samtals 4.242. Síðan þá hefur slíkum óhöppum fækkað. Umtalsverð fækkun varð árið 2007 en þá fór fjöldinn niður í 2.807. Fjöldi umferðaróhappanna á landinu öllu, þar sem engin meiðsl urðu á fólki, fylgir svipuðu mynstri.



### 1.3 Framvinda að markmiðum sem sett voru árið 2002

Markmið að fækkun umferðaróhappa og slysa voru sett fram í Umferðaröryggisáætluninni 2002-2007.

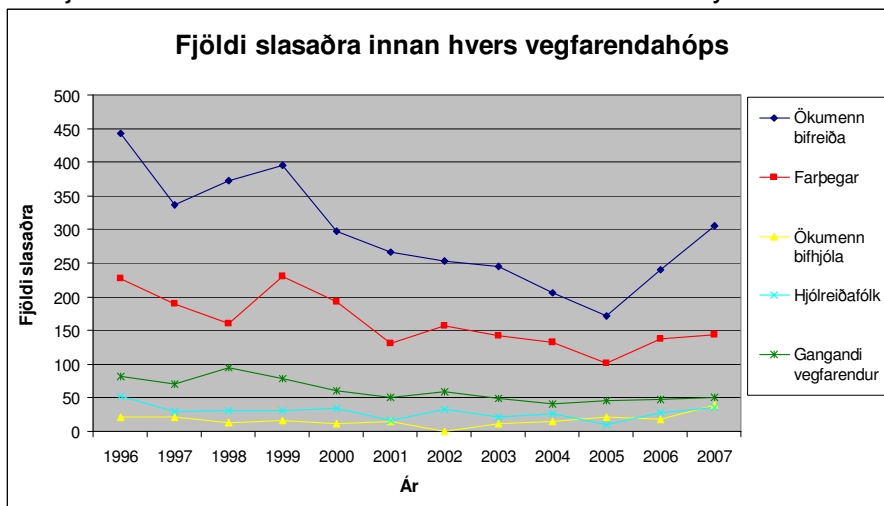
- Stefnt var að því að fækka **dauðaslysum og alvarlegum slysum í umferðaróhöppum** að meðaltali um 50% árin 2005 – 2007 að báðum árum meðtöldum miðað við meðaltal árunna 1992-1996. Meðaltal fjölda dauðaslysa og alvarlega slasaðra í Reykjavík á árunum 2005-2007 var 39 miðað við 71,6 á árunum 1992-1996. Fækkunin er 46% sem er rétt undir 50% takmarkinu. Þrátt fyrir að markmiðum hafi ekki verið náð fullkomlega, er hér um að ræða framúrskarandi árangur. Þess ber einnig að geta að fækkun náðist á árinu 2004 um 59% niður í 29 dauða- eða alvarleg slys á fólki. Fjölgun slysa síðustu 2 árin hefur dregið úr árangri.
- **Umferðaróhöpp með minni háttar slysum á fólki** skyldi fækka að meðaltali um 50% árin 2006 og 2007 miðað við árið 1996. Meðalfjöldi óhappa þar sem urðu minni háttar slys á fólki í Reykjavík á árunum 2006 og 2007 var 324,5 miðað við 525 á árinu 1996, sem er 38% fækkun minniháttar slysa. Þrátt fyrir að markmiðum hafi enn ekki verið náð er hér um að ræða góðan árangur. Þess ber að geta að 50% fækkun var náð á árinu 2004 og 2005.
- **Umferðaróhöppum þar sem börn og unglingar áttu í hlut** skyldi fækka um 50% á árinu 2007 samanborið við árið 1992. 51 barn (upp að 15 ára aldri) slösuðust í umferðarslysum á árinu 1992 miðað við 57 árið 2007. Tilætluðum árangri er ekki náð, sem er sérstakt áhyggjuefni..

## 2. UMFERÐARÖRYGGI EINSTAKRA HÓPA VEGFARENDA

### 2.1 Heildarfjöldi slasaðra miðað við vegfarendahóp

Meiðslum á fólki í umferðaróhöppum fækkaði samfleytt fram til ársins 2005 en fjölgaði eftir það fram að árinu 2007. Undantekning voru meiðsli ökumanna bifhjóla, sem hefur fjölgað stöðugt frá árinu 2002. Fjölgun umferðaróhappa, þar sem meiðsl urðu á fólki sést greinilega á línuritinu hér fyrir neðan. Fjölgunin var mest í hópi:

- vegfarenda í bifreiðum (ökumenn og farþegar) sem voru 78% slasaðra í umferðarslysum á árinu 2007.
- ökumanna bifhjóla sem voru 7% slasaðra í umferðarslysum á árinu 2007.
- hjólreiðamanna sem voru 6% slasaðra í umferðarslysum á árinu 2007.

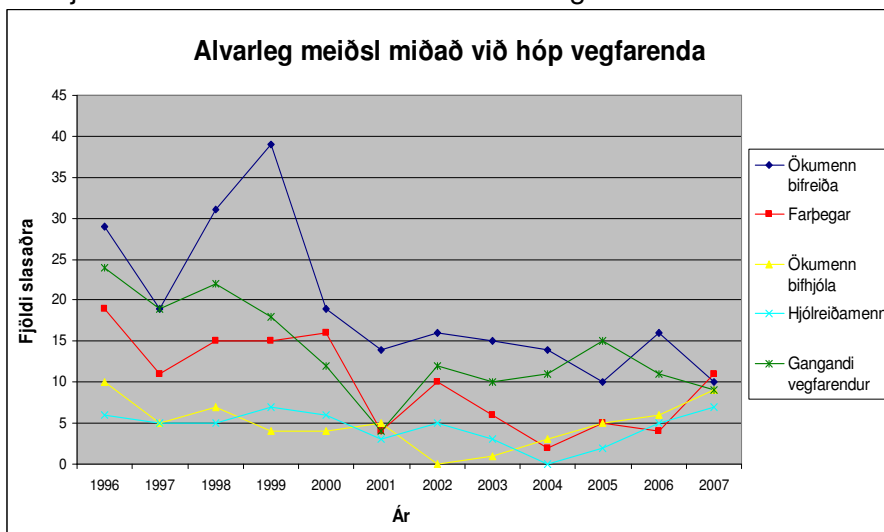


(Hjólreiðamenn/hjólreiðafólk)

### 2.2 Alvarleg meiðsl og dauðslys miðað við vegfarendahóp

Fjöldi alvarlegra meiðsla og dauðslysa í öllum hópum vegfarenda hefur sveiflast undanfarin ár. Árin 2001 til 2004 voru slík slys í lágmarki miðað við heildartölur. Undanfarin ár hefur slysum á ökumönnum bifhjóla og reiðhjóla fjölgað stöðugt en fjöldi slysa á öðrum vegfarendum virðist hafa staðið í stað með sveiflum í kringum meðaltal. Áberandi fjögun slysa er hjá;

- Ökumönnum bifhjóla sem voru 19% alvarlegra slasaðra í umferðarslysum á árinu 2007
- Hjólreiðamönnum sem voru 15% alvarlegra slasaðra á árinu 2007.



### 2.3 Gangandi vegfarendur

Slysum á gangandi vegfarendum hefur fækkað jafnt og þétt í heild frá árinu 1996. Á árinu 2007 varð 51 slys miðað við 82 að meðaltali á þriggja ára tímabili á árunum 1996-8. Hér er um 38% fækkun að ræða.

Alvarlegum slysum á gangandi vegfarendum hefur einnig fækkað jafnt og þétt frá árinu 1996. Slík slys urðu 9 á árinu 2007 miðað við meðaltal 21.7 á þriggja ára tímabili 1996-8. Hér er um 58% fækkun að ræða.

Þótt hér sé um framúrskarandi árangur að ræða er rétt að taka fram að frampróun frá árinu 2000 er ekki jafn greinileg og virðist hafa náð stöðugu ástandi með lítilvægum sveiflum í kringum meðaltal.

Hlutfall alvarlegra slysa á gangandi vegfarendum í umferðaróhöppum miðað við aldurshópa:

Aldurshópur	Heildarhlutfall slasaðra	Látnir og alvarlega slasaðir
0-15	32%	26%
16-24	19%	17%
25-44	20%	14%
45-64	16%	17%
65+	13%	26%

(Alvarleg í þessum hópi)

Hlutfall slysa á gangandi vegfarendum miðað við tegund gatna:-

Tegundir gatna	Heildarhlutfall slasaðra	Látnir og alvarlega slasaðir
Stofnbrautir	26%	32%
Tengibrautir	25%	22%
Safn- og húsagötur	43%	46%
Óskráð	6%	-

Töflurnar sýna að gangandi vegfarendur 65 ára og eldri, eru mun líklegri til að slasast alvarlega í umferðarslysum. Nærri helmingur allra óhappa sem tengjast slysum á gangandi vegfarendum verður á umferðarminnstu götunum, það er á safn- og húsagötum.

Endurnýjuð framkvæmdaáætlun um öryggi gangandi vegfarenda er mikilvæg til áframhaldandi fækkunar slíkra slysa.

### 2.4 Hjólreiðamenn

Slysum á hjólreiðamönnum í umferðinni hefur fjölgað undanfarin ár. Árið 2007 voru 36 slys. Lágmarkið var árið 2005 þegar þau voru 10. Fjöldi slysa árið 2007 svipar til meðaltals þriggja ára 1996 til 1998 sem er 37.3.

Alvarlegum slysum á hjólreiðamönnum fjölgaði í 7 á árinu 2007 borið saman við 5.33 að meðaltali á þriggja ára tímabili árin 1996 til 1998.

Opinberar skýrslur yfir eign og notkun reiðhjóla í Reykjavík eru ekki fyrir hendi, en kannanir benda til að hjólreiðar hafi aukist jafnt og þétt undanfarin ár og líklegt er að sú staðreynd hafi haft áhrif til aukningar hjólreiðaslysa undanfarin ár.



Hlutfall slasaðra hjólreiðamanna eftir aldurshóp:-

Aldurshópur	Heildarhlutfall slasaðra	Hlutfall látinna og alvarlega slasaðra
0-15	45%	39%
16-24	17%	13%
25-44	28%	31%
45-64	9%	13%
65+	1%	4%

Hlutfall slasaðra hjólreiðamanna miðað við tegund gatna

Gatnategund	Heildarhlutfall slasaðra	Hlutfall látinna og alvarlega slasaðra
Stofnbrautir	24%	32%
Tengibrautir	24%	22%
Safn- og húsagötur	47%	46%
Óþekkt	5%	-

Hæsta hlutfall slasaðra hjólreiðamanna er í aldurshópnum 0-15 ára þar sem reiðhjól eru algeng samgöngutæki. Þrátt fyrir það er nokkuð stórt hlutfall slasaðra (sérstaklega alvarlegra slasaðra) hjólreiðamanna á aldursbilinu 25-44 ára. Nálægt helmingur allra hjólreiðaslysa á sér stað í stuttum innanbæjarferðum á safn- og húsagötum þar sem umferð er minnst.

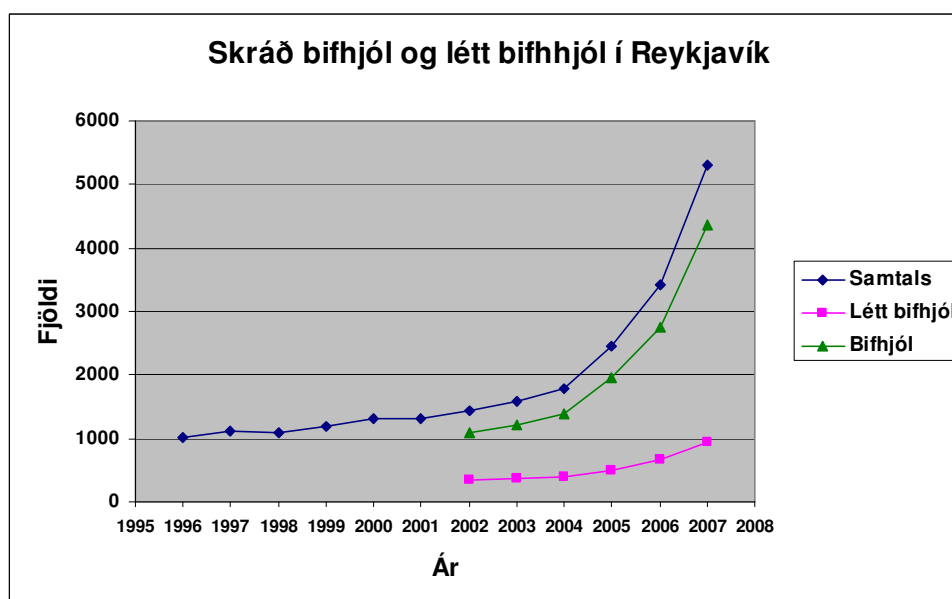
Fjölgun undanfarinna ára er áhyggjuefni og endurnýjuð framkvæmdaáætlun þarf að taka á öryggi hjólreiðafólks.

## 2.5 Ökumenn bifhjóla

Slysum á ökumönnum bifhjóla hefur fjölgað verulega undanfarin ár, þau urðu 40 árið 2007. Miðað við 18,7 meðaltal á þriggja ára tímabili 1996-8 er hér um að ræða fjölgun um 114%.

Alvarlegum slysum á ökumönnum bifhjóla hefur einnig fjölgað verulega undanfarin ár og urðu 9 á árinu 2007 samanborið við slysaust ár árið 2002. Til samanburðar voru 7.33 slys að meðaltali á þriggja ára tímabili 1996-8.

Líkleg ástæða þessarar fjölgunar er að mótorhjólum hefur fjölgað mjög á götum borgarinnar undanfarin ár, sjá línurit hér að neðan. Fjölgunin þýðir að margir ökumenn eru óreyndir. Þetta er líkleg skýring á mikilli fjölgun slysa, sem tengjast mótorhjólum á undanförunum tveimur árum.



Hlutfall slasaðra ökumanna bifhjóla eftir aldurshóp:-

Aldurshópur	Heildarhlutfall slasaðra	Hlutfall látinna og alvarlega slasaðra
0-15	5%	12%
16-24	38%	31%
25-44	47%	53%
45-64	9%	3%
65+	1%	1%

Hlutfall slasaðra ökumanna bifhjóla miðað við gatnategund:-

Vegategund	Heildarhlutfall slasaðra	Hlutfall látinna og alvarlega slasaðra
Stofnbrautir	43%	39%
Tengibrautir	18%	19%
Safn- og húsaagötur	30%	31%
Óskráð	9%	11%

Meirihluti slasaðra ökumanna bifhjóla er í aldurshópunum 16-24 ára og 24-44 ára eða yfir 80% af heildarfjöldanum. Meirihluti bifhjólaslysa á sér stað á stofn- og tengibrautum.

Undanfarin aukning er áhyggjuefni og huga þarf sérstakleg að öryggi þessa hóps.

## 2.6 Ökumenn og farþegar bifreiða

Slysum á ökumönnum og farþegum bifreiða fækkaði jafnt og þétt úr sögulegu hámarki 625 slysa á árinu 1999 niður í sögulegt lágmark 272 slysa á árinu 2005. Slysum hefur fjölgað frá árinu 2005. Þessi aukning á sérstaklega við slysa á ökumönnum bifreiða. Á árinu 2007 urðu slysa á ökumönnum bifreiða 449.

Alvarlegum slysum á ökumönnum og farþegum bifreiða fækkaði jafnt og þétt úr 54 slysum á árinu 1999 niður í sögulegt lágmark 15 slysa á árinu 2005. Slysum hefur fjölgað frá árinu 2005 í 21 á árinu 2007.

Hlutfall slasaðra ökumanna og farþega bifreiða miðað við aldurshóp:-

Aldurshópur	Heildarhlutfall slasaðra	Hlutfall látinna og alvarlega slasaðra
0-15	9%	6%
16-24	35%	35%
25-44	26%	23%
45-64	17%	16%
65+	13%	20%

Eldri ökumenn og farþegar eru taldir líklegri til að slasast alvarlega í umferðarslysum.

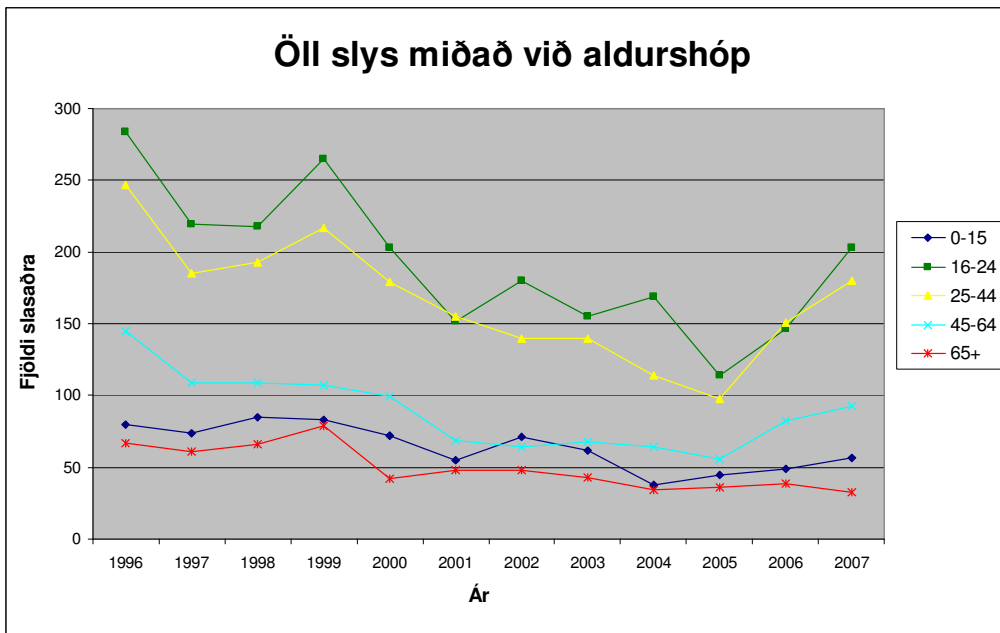
Umrædd aukning er áhyggjuefni og kallar á endurnýjaða framkvæmdaáætlun um öryggi ökumanna og farþega bifreiða.

### 3. ALMENNT UMFERÐARÖRYGGI

#### 3.1 Aldursskipting slasaðra

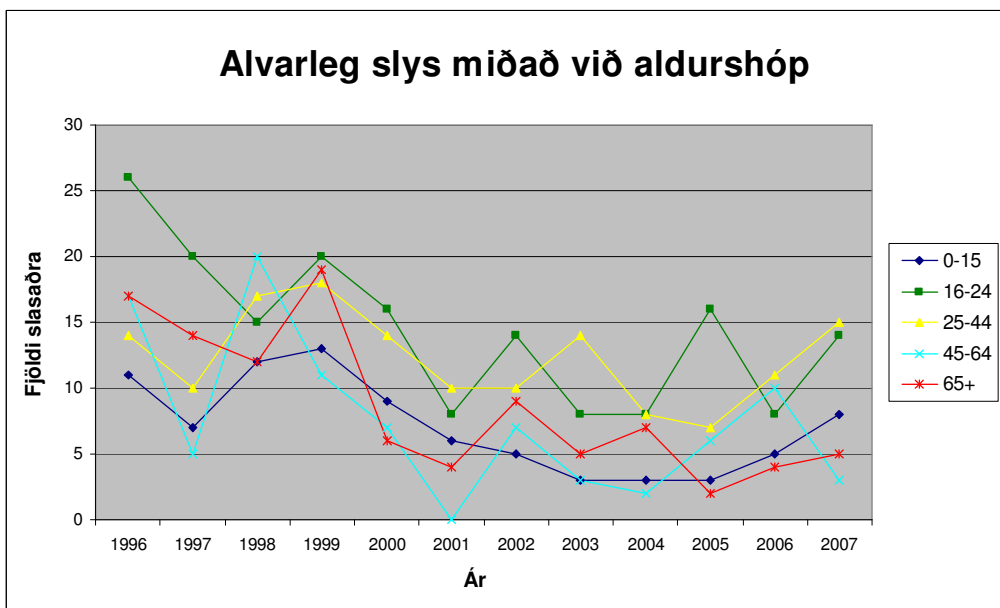
##### 3.1.1 Öll slys innan aldurshóps

Slysum meðal aldurshópanna 16-24 ára og 25-44 ára hefur fjölgað snögglega frá árinu 2005. Slysum á vegfarendum á aldrinum 0-15 ára og 45-64 ára hefur einnig fjölgað en þó ekki í jafn miklum mæli. Slys á vegfarendum eldri en 64 ára virðast hafa náð stöðugleika með sveiflum um meðaltal.



##### 3.1.2 Alvarleg slys miðað við aldurshóp

Miklar sveiflur innan aldurshópa. Einnig eru slys tiltölulega fá í hverjum hóp, þannig að tölfræði verður sveiflukennnd einstök atvik geta haft mikil áhrif á breytingar milli ára.

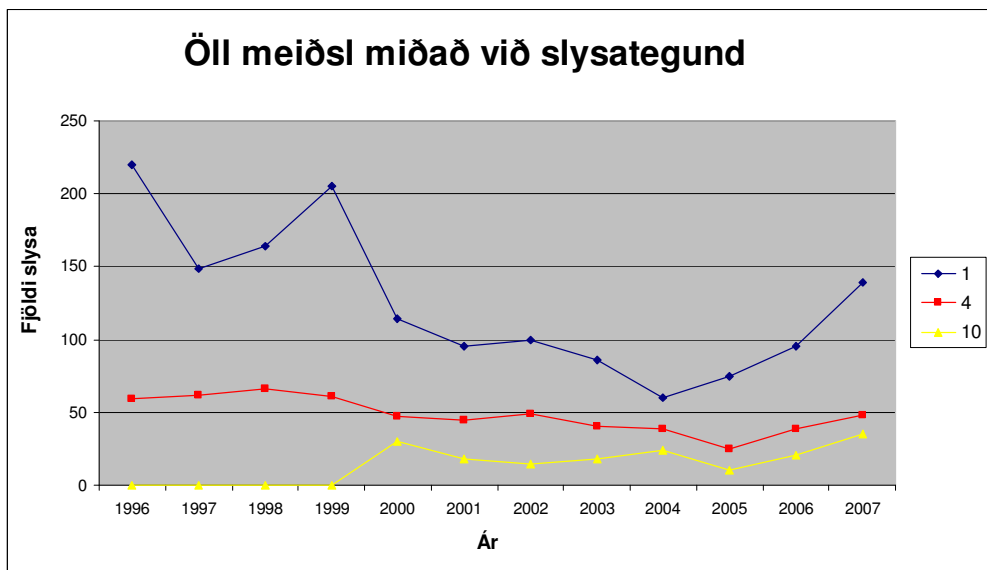


## 3.2 Tegundir slysa

### 3.2.1 Slasaðir miðað við tegund slysa

Algengustu tegundir slysa sem hafa aukist eru:

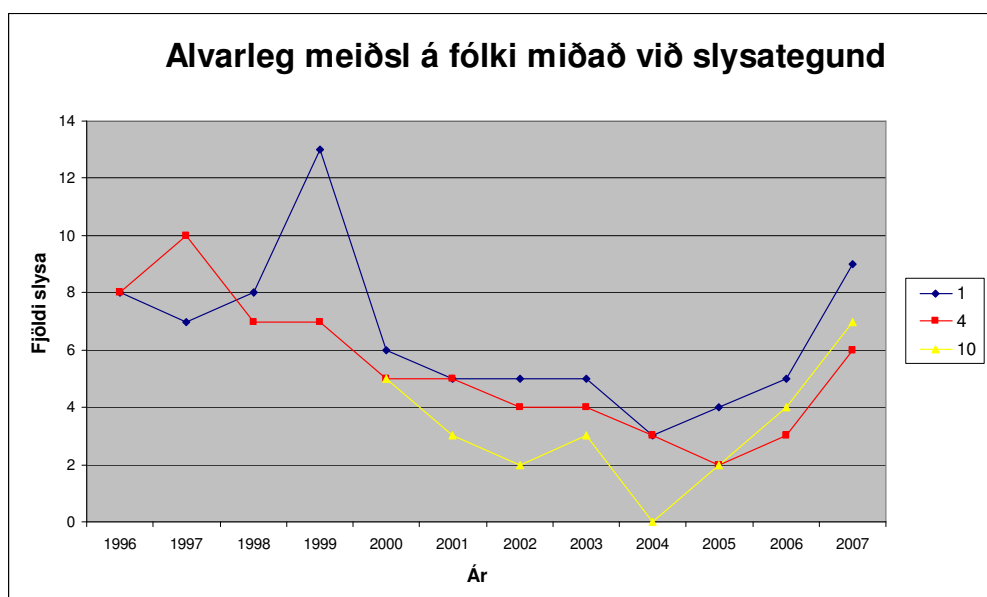
- Yfirflokkur 1 sem er aftanákeyrslur. Aðallega 1.41 og 1.42 ekið aftan á bíl sem hemlar og sem stöðvar.
- Yfirflokkur 4 sem er vinstri beygju óhöpp. Aðallega 4.10 vinstri beygja inn í götu eða innkeyrslu.
- Yfirflokkur 10 sem er óhöpp sem reiðhjól koma við sögu. Aðallega 10.90 og 10.91, hjólreiðamaður á leið þvert á akbraut og 10.95 hjólreiðamaður sem ferðast á akbraut.



### 3.2.2 Alvarleg slys á fólki miðað við tegundir slysa

Algengustu tegundir slysa þar sem alvarleg slys á fólki hafa orðið eru:

- Yfirflokkur 1 sem er aftanákeyrslur. Aðallega 1.41 og 1.42.
- Yfirflokkur 4 sem er vinstri beygju óhöpp. Aðallega 4.10.
- Yfirflokkur 10 sem er óhöpp sem reiðhjól koma við sögu. Aðallega 10.90, 10.91 og 10.95.



#### 4. SAMANTEKT OG UMRÆÐA UM LEITNI TÖLFRÆÐIGAGNA

Leitni tölfræðigagna hvað varðar minni háttar meiðsl og alvarleg slysa á fólki í umferðaróhöppum sýnir marktæka fækkun frá árinu 1996 til ársins 2001. Á síðustu árum hefur fjöldi slysa með minni háttar meiðslum á fólki sem og alvarlegra slysa í umferðaróhöppum aukist. Aukning á árinu 2007 er tölfræðilega marktæk.

Á hinn bóginn fjölgaði umferðaróhöppum án slysa á fólki verulega fram að árinu 2000 og aftur til ársins 2004. Síðan þá hefur eignatjónsóhöppum fækkað jafnt og þétt og veruleg fækkun varð á árinu 2007, sem einnig er tölfræðilega marktækt. Vitað er að lögreglan á Höfuðborgarsvæðinu hefur kerfisbundið dregið úr aðkomu sinni á vettvangi frá árinu 2007, í þeim tilvikum þegar ekki eru tilkynnt slys á fólki við umferðaróhöpp.

Breyting í fjölda slysa fyrir landið í heild fylgir nokkuð nákvæmlega sama mynstri og Reykjavík sem bendir til að þessi þróun sé ekki eingöngu bundin við Reykjavíkursvæðið.

Í Reykjavík hefur slysum á hjólreiðamönnum og öikumönnum bifhjóla fjölgað undanfarin ár. Slysum þar sem aftanákeyrslur (tegund 1.41 og 1.42), vinstri beygjur (tegund 4.10) og hjólreiðamenn sem ferðast á vegum (tegund 10) koma við sögu hefur einnig fjölgað. Þess ber einnig að geta að hátt hlutfall slysa á gangandi vegfarendum og hjólreiðamönnum er í safn- og húsagötum.

Mögulegar orsakir

- **Aukin umferð reiðhjóla og bifhjóla**

Gera má ráð fyrir að skráð fjölgun bifhjóla birtist í aukinni notkun slíkra ökutækja. Þetta getur útskýrt að verulegu leyti fjölgun minni háttar meiðsla sem og alvarlegra slysa þar sem bifhjól koma við sögu. Á svipaðan hátt benda kannanir til að hjólreiðar hafi aukist verulega undanfarin ár, sem sennilega hefur haft áhrif á marktæka aukningu slysa á hjólreiðamönnum.

- **Umferðaraukning, umferðarmenning ofl.**

Fólki fjölgar stöðugt í borginni og bílaumferð hefur stóraukist á síðustu árum, sem í sjálfu sér eykur líkur á óhöppum og slysum.

Raunveruleg fjölgun slysa (fremur en skráningarmáti þeirra) getur einnig verið komið til vegna ýmissa ytri þátta. Þar má nefna streitu, truflun af ýmsum toga, ökulag, hraða, skortur á aðgerðum lögreglu, o.s.frv. Þrátt fyrir að þessir þættir séu taldir hafa áhrif á fjölda slysa má þó ólíklegt telja að þeir séu megin orsök fjölgunar slysa.

- **Breyttar kröfur um útfyllingu lögregluskýrslna - stefna tryggingafélaga**

Þannig breytingar gætu hafa leitt til umtalsverðra breytinga á tilkynningum þar sem þær tegundir slysa sem áður voru skráð sem umferðaróhöpp án slysa á fólki (eða alls ekki skráð) eru nú jafnvel skráð sem slys. Upphaf þessara breytinga má rekja til áranna 2004/2005 og eru þær sérlega áberandi á árinu 2007. Þetta gæti skýrt stóran hluta þeirrar aukningar sem orðið hefur á fjölda óhappa þar sem minniháttar slys hafa orðið á fólki og tengda fækkun óhappa þar sem engin slys urðu á fólki. Æskilegt er að leita frekari upplýsinga hjá lögreglu og tryggingafélögum til að sjá hvort breytingar á skipulagi og ferlum hafi átt sér stað.

- **Ítarlegri skýrslur um óhöpp**

Breytingar á umfangi lögregluskýrslna um slys á fólki í umferðaróhöppum gæti hafa orðið til í framhaldi vakningar um umferðaröryggi. Sem dæmi má nefna að rannsóknir á umferðarslysum sem tilkynnt hafa verið til sjúkrahúsa en ekki til lögreglu (Línuhönnun, mars 2006), gæti hafa leitt til ráðlegginga um að

tilkynna þau til lögreglu. Þetta gæti að hluta til útskýrt aukningu á bæði minni háttar og alvarlegum slysum á fólki í umferðarslysum.

Fjöldi slasaðra í umferðarslysum á árinu 2007 hefur aukist í Danmörku (+3,5%), Noregi (+8,6%) og Svíþjóð (+1,8%) sé miðað við árið 2006. Á Íslandi hækkaði tala látinna og slasaðra um (+23,2%) milli áráanna 2006 og 2007 samkvæmt tölum frá Umferðarstofu en samkvæmt sömu heimildum er (-5,3%) fækkun milli áráanna 2007 og 2008.

## 5. ENDUSKOÐUN AÐGERÐARÁÆTLUNAR 2002-2007

### 5.1 Lykilaðgerðir og útgjöld 2002-2007

Á árunum 2002-2007 og áfram á árinu 2008 var umtalsverðum fjármunum varið með beinum hætti til umferðaröryggis.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Fé veitt á áætlun til umferðaröryggis- aðgerða (mkr)	70	175	175	145	185	205

Stærstu verkefni hafa verið framkvæmdir við 30 km svæði, endurbætur vástaða, og aðgerðir á gönguleiðum skólabarna og aldraðra.

### 5.2 Framkvæmdir og árangursmat

Vinna við gerð 30 km svæða hófst fyrir meira en tíu árum, þ. e. á árinu 1995. Árlega hefur verið varið 45 til 70 mkr til þeirra verkefna. Á þessu ári er að mestu lokið við afmörkun svæða. Æskilegt er að huga að innri aðgerðum í 30 km svæðum í framhaldinu, sérstaklega á götum þar sem hraði er mikill með tilliti til hámarkshraða. Árangur af aðgerðum er almennt góður með tilliti til fækkunar umferðaróhappa með slysum a fólki. Alvarlegum slysum og dauðaslysum hefur fækkað um 58% og öllum slysum um 19% eftir lækun á hámarkshraða. Eignatjónum hefur hins vegar fjölgað á 30 km svæðum sem og á öðrum stöðum í borginni, sem má að líkindum rekja til aukinnar bílaeignar. Erfitt er að meta beint árangur aðgerða vegna gönguleiða skólabarna. en flestar eru þær aðgerðir innan 30 km svæða í formi upphækkaðra gönguleiða (hraðahindrana) og mælast að því leyti í árangri sem verður með 30 km svæðunum.



## 6. AÐGERÐIR OG NÝ MARKMIÐ

### 6.1 Megin aðgerðir

- Frekari rannsóknir á aukningu hjólreiða- og bifhjólaóhöppum sem leiða til:
  - Hjólreiðapjálfunar og útgáfu kynningarefnis
  - Þjálfunar / prófunar ökumanna bifhjóla og útgáfa á kynningarefni
- Útfærsla aðgerða til að fækka tilteknum tegundum óhappa svo sem aftanákeyrslum, vinstribeygju slysum og hjólreiðaslysum.
- Frekari hraðatakörkun á húsa- og safngötum til að fækka slysum á gangandi vegfarendum og hjólreiðamönnum.
- Tæknilegar aðgerðir og úrbætur. Rannsóknir á slystöðum og umferðaröryggisúttektir.

Stuðningur og hvatning til annara tengdra aðila og samtaka um:

- Hraðaefirlit með myndavélum á stofn- og tengibrautum. Þar með talið að nota myndavélar sem taka myndir aftan frá til að staðfesta lögbrot ökumanna á bifhjólum.
- Að hleypa af stokkunum markhópsmiðuðu kynningarátaki og útgáfu fræðsluefnis sem tæki til:
  - Ungra ökumanna
  - Ölvunaraksturs og aksturs undir áhrifum fíkniefna
  - Notkun á bílbeltum

### 6.2 Ný markmið

Mælt er með að sett verði ný hvetjandi en raunsæ markmið sem tækju til eftirfarandi atriða:

- 25% fækkun (5% á ári) látinna og alvarlega slasaðra í umferðaróhöppum til 2014 miðað við meðaltal árána 2003-2007, að báðum árum meðtöldum.
- 25% fækkun (5% á ári) minni háttar slysa á fólki í umferðarslysum til 2014 miðað við meðaltal árána 2003-2007, að báðum árum meðtöldum.
- Einnig væri æskilegt að framlengja þessi markmið og beina þeim að einstökum hópum vegfarenda (gangandi vegfarenda, hjólreiðamanna, ökumanna bifhjóla, ökumanna og farþega í bifreiðum) og leggja í þessu samhengi sérstaka áherslu á að fækka slysum á börnum.

Viðauki

Slysaskráning – tölfræðileg nákvæmni

Í fjórða kafla áætlunarinnar er fjallað um mögulegar skýringar á aukningu óhappa og slysa eftir árin 2004 til 2005. Leita þurfi skýringa hjá lögreglu og tryggingarfélagum hvort um breyttar áherslur geti verið að ræða.

Hjá tryggingarfélaginu Sjóvá fengust þær upplýsingar að engar breytingar hefðu orðið á starfsháttum tryggingarfélaga. Hinsvegar hefur orðið auking í fjölda tjónstilkynninga á móti lögregluskýrslum. Nokkur fækkun varð á tjónum á Höfuðborgarsvæðinu á árinu 2008.

Hjá lögreglunni fengust þær upplýsingar að í ársbyrjun 2005 hafi verið tekið í notkunn nýtt tölvakerfi sem rekið er af ríkislögreglustjóra fyrir lögregluembættin. Áður sá hvert embætti um skráningu slysa. Hnöktrar voru í upphafi á rekstri kerfisins, þannig að árið 2005 var ekki talið gefa rétta mynd. Í nóvember 2007 tók lögreglan upp skráningu slysa í samræmi við staðla sem Umferðarstofa notar, en þeir koma frá

Evrópusambandinu. Markmiðið var að samræma betur tölur lögreglu og Umferðarstofu. Á árinu 2007 beitti lögreglan sér fyrir betra aðgengi ökumanna að eyðublöðum vegna tjónstilkynninga í samráði og samvinnu við tryggingarfélagin. Markmiðið var að draga úr afskiptum lögreglu af umferðaróhöppum þar sem aðeins var um eignatjón að ræða. Þetta var talið hafa haft óveruleg áhrif á starfsemi lögreglunnar árið 2007. Á árinu 2007 er stofnað fyrirtækið Aðstoð og Öryggi ehf sem hefur það að markmiði að aðstoða ökumenn við útfyllingu á eyðublöðum vegna tjónstilkynninga, þó aðeins vegna eignatjónsóhappa. Í byrjun var þjónustan aðeins veitt vegna Sjóvá. Frá áramótum 2007/2008 er þessi þjónusta rekinn fyrir öll tryggingarfélög á landinu en nær þó aðeins til Höfuðborgarsvæðisins. Þjónustan fór hægt af stað en í júlí 2008 gerði fyrirtækið samning við Neyðarlínuna (112). Frá þeim tíma komst þjónusta Aksturs og Öryggis á skrið og tjónstilkynningum til lögreglu fækkaði verulega. Í því tilfalli að slys reynist á fólki ber að kalla lögreglu til. Samkvæmt lögreglu fækkaði lögregluskráðum slysum jafnframt fækkun lögregluskráðra eignatjónsóhappa á árinu 2008. Frá áramótum 2008/2009 komst á samvinna Aksturs og Öryggis og Umferðarstofu þannig að frá þeim tíma berast tjónstilkynningar til Umferðarstofu til skráningar í gagnagrunn stofnunarinnar með sama hætti og lögregluskýrslur.

Af framangreindu má draga nokkrar ályktanir sem fram koma þegar skoðaður er gagnagrunnur frá Umferðarstofu um lögregluskráð umferðaróhöpp.

Sú fækkun sem verður í eignatjónsóhöppum 2008 má að miklu leyti rekja til starfsemi fyrirtækisins Akstur og Öryggi ehf. Væntanlega verður breyting til fjölgunar þegar tölur fyrir árið 2009 verða birtar hjá Umferðarstofu um umferðaróhöpp.

Alvarlegum slysum fjölgar úr 42 í 57, það er um 36% og minnháttar slysum fækkar 373 í 279, það er um 25%. Það er frá árinu 2007 til ársins 2008. Þetta er á sama tíma og lögreglan tekur upp nýjar reglur um skráningu (flokun) slysa til samræmis við Umferðarstofu.

Eftir árið 2005 fjölgar slysum í Reykjavík og á Íslandi. Það vekur þá spurningu hvort slys hafi verið vanskráð fyrir þann tíma, þ.e. áður en tekið var upp nýtt tölvukerfi ríkislögreglustjóra með miðlægri skráningu. Sem skýri að hluta framangreinda fjölgun eftir árið 2005. Aðrar ástæður svo sem aukin umferð er einnig skýring.