

# Skýrsla

## Samgönguráðherra um stöðu umferðaröryggismála fyrir árið 2006.

(Lögð fyrir Alþingi á 133. löggjafarþingi 2006–2007.)

### 1. Inngangur.

Með þingsályktun um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2005–2008 sem lögð var fram af samgönguráðherra, Sturlu Böðvarssyni á Alþingi og samþykkt þann 30. maí 2005 var umferðaröryggisáætlun í fyrsta sinn felld inn í samgönguáætlun. Áætlunin er lögð fram á grundvelli laga um samgönguáætlun nr. 71/2002, en markmið stjórnvalda um aukið umferðaröryggi til ársins 2016 eru að fjöldi látinna í umferð á hverja 100.000 íbúa verði ekki meiri en það sem lægst gerist hjá öðrum þjóðum á sama tímabili. 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 framkvæmdaáætlun um sérstakar aðgerðir sem eiga að leiða til fækkunar slysa og lækkunar kostnaðar samfélagsins af umferðarslysum. Við mat á forsendum um virkni aðgerða var í flestum tilfellum stuðst við erlendar rannsóknir og ber þá sérstaklega að nefna handbók Transport Ökonomisk Institut í Noregi um virkni umferðaröryggisáætlunar.

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

- Lægri ökuhraði,
- öruggari vegir,
- betri ökumenn,
- öryggisbúnaður farartækja,
- löggæsla/forvarnir.

### 2. Framkvæmd umferðaröryggisáætlunar.

#### 2.1 Umferðaröryggisráð.

Sérstakt umferðaröryggisráð, sem ætlað er að vinna að framgangi þingsályktunarinnar 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 skipaður árið 2006: Birna Hreiðarsdóttir, lögfræðingur í samgönguráðuneytinu, sem er formaður hópsins, Birgir Hákonarson framkvæmdastjóri umferðaröryggissviðs Umferðarstofu, Auður Þóra Árnadóttir forstöðumaður

umferðardeildar hjá Vegagerðinni og Jón F. Bjartmarz yfirlögregluþjónn hjá ríkislögreglustjóraembættinu. Með samráðshópnum störfuðu Karl Alvarsson, skrifstofustjóri í samgönguráðuneytinu, Hjálmar Björgvinsson og Jónína Sigurðardóttir, bæði hjá ríkislögreglustjóraembættinu.

### 2.3. Aðgerðir og verkefni á árinu 2006 í samræmi við umferðaröryggisáætlun.

#### 2.3.1 Fjárhagsáætlun.

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

| Verðlag fjárlaga 2005, millj. kr.           | 2006 |
|---|------|
| Frá vegaáætlun                              | 300  |
| Umferðaröryggisgjald                        | 35   |
| Sérstök fjárveiting til umferðaröryggismála | 50   |
| Til ráðstöfunar alls:                       | 385  |

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

| Verðlag fjárlaga 2005, millj. kr. | 2006 |
|-----------------------------------|------|
| Ökumaður og farartæki             | 185  |
| Áróður og fræðsla                 | 89   |
| Svartblettir, merkingar o.fl      | 111  |
| Samtals:                          | 385  |

Á árinu 2006 var eftirtöldum fjármunum varið í einstök verkefni:

| Heiti verkefnis:   | millj. kr |
|--|-----------|
| Hraðakstur og bílbeltanotkun – eftirlit, áróður og fræðsla | 140       |
| Leiðbeinandi hraðamerkingar á þjóðvegum                    | 9         |
| Eyðing svartbletta   | 90        |
| Ölvun/fiknefni við akstur – eftirlit, áróður og fræðsla    | 35        |
| Umferðaröryggi í öryggisstjórnun fyrirtækja                | 0         |
| Umferðaröryggi í námskrá grunnskóla og leikskóla           | 11        |
| Öryggisbeltanotkun í hóp bílum                             | 1         |
| Forvarnir erlendra ökumanna                                | 5         |
| Takmörkun á lausagöngu búfjár                              | 42        |
| Annað  | 6         |
| Útgjöld alls   | 339       |
| óráðstafað, flutt til 2007                                 | 46        |
|  | 385       |

#### 2.3.2 Hraðakstur og bílbeltanotkun – eftirlit, áróður og fræðsla.

Á grundvelli umferðaröryggisáætlunar var á árinu 2006 gerður sérstakur samningur milli Umferðarstofu og ríkislögreglustjóra um aukið umferðareftirlit á þjóðvegum landsins. Samningurinn fól í sér kaup og ísetningu á sex ratsjártækjum með myndavélum (Eyewitness-búnaði) í lögreglubíla, auk greiðslu vegna eftirlitsstunda lögreglumanna og aksturs lögreglu-

bifreiða. Með því hafa samtals 12 ratsjártæki með myndavél í lögreglubíla verið keyptir á síðastliðnum 2 árum. Samtals var samningurinn að upphæð 55 millj. kr. Eftirlit lögreglu var frá umdæmi Hvolsvallar, Selfoss, Kópavogs, Reykjavíkur, Keflavíkur, Akraness, Borgarness, Búðardals, Hólmavíkur, Blönduóss, Sauðárkróks, Akureyrar, Seyðisfjarðar og Eskifjarðar. Alls hafði lögreglan afskipti af 6.052 öikumönnum vegna vinnu samkvæmt samningnum, sem stóð frá lokum maí til ársloka 2006. Alls voru 5.049 kærur gefnar út, þar af 4.409 fyrir of hraðan akstur.

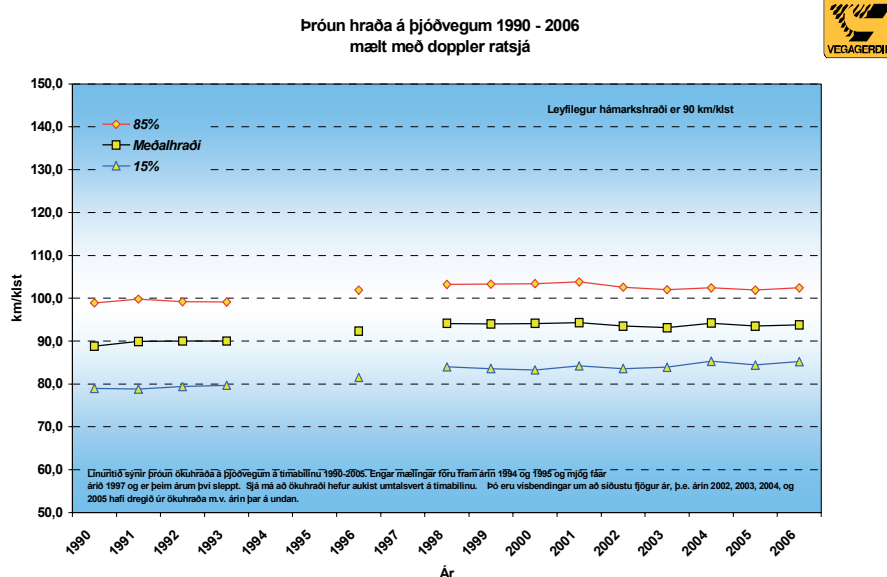
Undirbúningur að uppsetningu sjálfvirkra hraðamyndavéla var hafinn á árinu 2006. Settar voru upp sjálfvirkar hraðamyndavélar á tveimur stöðum á Hringvegi í Hvalfjarðarsveit. Enn er verið að vinna að tengingu þeirra við sektarkerfi lögreglunnar.

Samhliða auknu eftirliti stóð Umferðarstofa fyrir öflugum áróðri gegn hraðakstri, sem var sérstaklega beint að ungu fólki, en hraðakstur er algengasta orsök banaslysa í umferðinni.

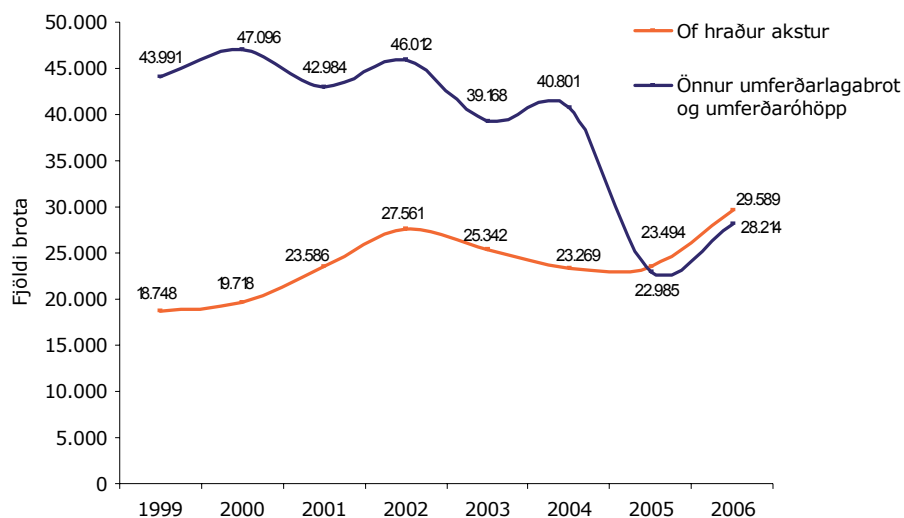
Þrátt fyrir öflugan áróður er ökuhraði á þjóðvegum landsins ennþá allt of mikill. Þó bendir ýmislegt til að heldur hafi dregið úr ökuhraða á síðustu fimm árum frá tímabilinu þar á undan. Enn þarf hraðinn að lækka til að ná því takmarki að 85% ökumanna aki undir leyfðum hámarkshraða. Fram að þessu hafa frávik við mælingar hér á landi verið mun meiri hér á landi en annars staðar á Norðurlöndum, sem leiðir að öllum líkindum til þess að menn virði hraðamörkin síður. Með breytingu á reglugerð um sektir og önnur viðurlög vegna brota á umferðarlögum og reglum settum samkvæmt þeim nr. 930/2006 eru sektarmörkin þrengd sem væntanlega mun leiða til minni hraða. Þó er of snemmt að meta áhrifin af breytingunni þar sem reglugerðin tók gildi 1. desember 2006.

Á árinu var stefnt að því að fækka dauðaslysum sem rekja má til hraðaksturs eða þess að bílbelti var ekki notað um að meðaltali 2,5 ári og alvarlega slösuðum af sömu orsökum um 4,8 að meðaltali á ári.

### Mynd 1. Þróun hraða á þjóðvegum 1990–2006.



**Mynd 2. Fjöldi hraðakstursbrota og annarra umferðarlagabrota samkvæmt málaskrá lögreglu 1999–2006.**



Í skýrslu ríkislögreglustjóra kemur fram að skýringar á mikilli fækkun annarra umferðarlagabrota árið 2005 megi m.a. rekja til breyttrar skráningar auk þess sem brotum vegna vanrækslu við að færa ökutæki til aðalskoðunar og endurskoðunar fækkaði um 4.256 vegna breytinga á lögum árið 2005. Þá fækkaði brotum vegna þess að ökumenn voru ekki með ökuskrírteini meðferðis um 3.274 milli ára.

Varðandi notkun bílbelta þá er erfitt að meta hvort árangur hafi átt sér stað á öllu landinu yfir árið í heild sinni þar sem skráning lögreglunnar á bílbeltanotkun er mjög ábótavant.

Stærsta áróðursherferð Umferðarstofu á árinu 2006 varðaði notkun bílbelta og miðað við niðurstöðu viðhorfsrannsóknar á aksturshegðun almennings sem Capacent framkvæmdi á árinu (sjá kafla 3.5) þá hefur orðið töluverð aukning á notkun bílbelta samanborið við samskonar könnun árið 2005.

### 2.3.3 Leiðbeinandi hraðamerkingar á þjóðvegum.

Á árinu 2006 var lokið við að setja upp skilti með leiðbeinandi ökuhraða á stofnvegi. Jafnframt hafa nokkrir tengivegir verið merktir með þessum hætti. Leiðbeinandi hraðamerkingar voru settar við Skeiðaveg, Skálholtsveg, Þjórsárdalsveg, Eyrarbyggaveg, Biskupstungna-braut, Þingvallaveg, Laugarvatnsveg, Þorlákshafnarveg, Grindavíkurveg, Hafnaveg, Garðskagaveg, Vestfjarðaveg, Djúpveg, Barðastrandarveg, Bildudalsveg, Sauðárkróksbraut, Siglufjarðarveg, Ólafsfjarðarveg, Grenivíkurveg, Norðausturveg, Kísilveg, Borgarfjarðarveg, Suðurfjarðaveg, Vatnsnesveg, Þverárfjallsveg og Aðaldalsveg. Reiknað er með að þessu verkefni ljúki að mestu leyti árið 2007.

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 svarbletta.

Á árinu 2006 var unnið að lagfæringum á 22 hættulegum stöðum samkvæmt fyrirbyggjandi áætlun. Meðal annars voru vegrið sett upp eða lengd á 11 stöðum en jafnframt voru sett upp viðvörðunarljós við 3 einbreiðar brýr, fern vegamót voru lagfærð og merkingar bættar á nokkrum stöðum. Unnið var að hraðahindrandi aðgerðum á tveimur stöðum í þéttbýli. Einnig má geta þess að á árinu fækkaði einbreiðum brúm á stofn- og tengivegum um sjö.

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 Ölvun/fiknefni við akstur – eftirlit, áróður og fræðsla.

Í samningi Umferðarstofu og ríkislögreglustjóra sem áður var getið var kveðið á um kaup á fjórum öndunarsýnamælum, en slík tæki auka mjög nákvæmni við mat á áfengismagni í blóði ökumanna. Með því hafa samtals 6 öndunarsýnamælar verið keyptir á síðastliðnum 2 árum. Jafnframt var í fyrsta skipti gert ráð fyrir sérstöku eftirliti með ölvunar- og fiknefna-akstri. Náði það frá miðjum júní til ársloka og tóku sömu embætti þátt í því eftirliti og talin voru upp í eftirliti með hraðakstri og bílbeltanotkun í kafla 4.2.1. Samningur Umferðarstofu og ríkislögreglustjóra um ölvunareftirlit var samtals að andvirði 10 millj. kr. Alls voru 11.664 ökumenn stöðvaðir í þessu sérstaka eftirliti, 6.513 öndurpróf tekin og 126 kærur gefnar út.

Í 10% banaslysa er aðalorsökin sú að ökumaður er undir áhrifum áfengis eða annarra vímuefna og má rekja 2,4% allra umferðarslysa til ölvunaraksturs. Væntur árangur þessa verkefnis er að tala látinna lækki um 0,5 og alvarlega slasaðra um 2,7 að meðaltali á ári.

Á árinu 2006 mátti rekja átta banaslys í umferðinni til ölvunaraksturs, sem er töluvert herra hlutfall en meðaltal undafarinna fimm ára, sem var 3,2 banaslys. Hins vegar fækkaði alvarlegum slysum úr 11,6 að meðaltali árin 2000–2005 í átta alvarleg slys vegna ölvunaraksturs á árinu 2006.

**Tafla 1. Fjöldi kærðra, handtekinna sakborninga í ölvunarakstursbrotum.**

(Heimild: Ríkislögreglustjórnin)

|      |        |
|------|--------|
| 1999 | 1.959  |
| 2000 | 2.482  |
| 2001 | 2.081  |
| 2002 | 1.859  |
| 2003 | 1.764  |
| 2004 | 1.772  |
| 2005 | 1.946  |
| 2006 | 2.131* |

\*Tölur fyrir árið 2006 eru bráðabirgðatölur.

#### 2.3.6 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. Verkefninu var fram haldið á árinu 2006 og í árslok höfðu 9 fyrirtæki gert sérstakan samstarfssamning við Umferðarstofu um þátttöku í verkefninu. Á meðal þeirra eru stærstu flutningarfyrirtæki landsins. Þau eru Ölgerðin Egill Skallagrímsson, Hafnarfjarðarbær, Hagvagnar, Hópbílar, Skeljungur, Öliu-dreifing, Strætó bs., Landflutningar Samskip og Ragnar og Ásgeir. Jafnframt eru 5 önnur

fyrirtæki sem hafa lýst yfir vilja sínu til þátttöku en ekki hefur enn verið gengið frá undirritun samstarfssamnings.

Ávinningur aðgerðanna er talinn vera fækkun látinna um 0,1 og fækkun alvarlega slasaðra um 0,6 að meðaltali á ári. Þar sem verkefnið er svo skammt á veg komið er ekki unnt að meta ávinninginn að svo stöddu.

### 2.3.7 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:

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

Gerður var sérstakur samningur milli Umferðarstofu og Grundaskóla á Akranesi haustið 2005 um eflingu umferðarfræðslu á grunnskólastigi. Grundaskóli verður móðurskóli í umferðarfræðslu og þannig öðrum grunnskólum á Íslandi til fyrirmyndar og ráðgjafar á þessu sviði. Haustið 2006 var þetta verkefni þróað 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.

Umferðarteymi voru skipuð innan samstarfsskólanna í upphafi skólaárs og hófu þau kynningarstarf fljótlega, meðal annars með beinum samskiptum við grunnskóla á sínum svæðum, á haustþingum kennara og með skrifum í héraðsfréttablöð. Kynningarbæklingur um móðurskólaverkefnið, námskeiðshaldið og náms- og fræðsluvefinn [www.umferd.is](http://www.umferd.is) var sendur í alla grunnskóla og á skólaskrifstofur og fræðslumiðstöðvar. Bæklingurinn lá einnig frammi á ráðstefnu um lífsleikni sem haldin var á Grand-hótel í Reyjavík í júní 2006 og á þingi Félags skólastjóra í október 2006.

Námskeið um umferðarfræðslu voru haldin í eftirfarandi grunnskólum árið 2006:

- Álftanesskóla
- Brekkubæjarskóla á Akranesi
- Brekkuskóla á Akureyri
- Flóaskóla í Villingaholtshreppi
- Giljaskóla á Akureyri
- Glerárskóla á Akureyri
- Grunnskóla Bolungavíkur
- Grunnskóla Grindavíkur
- Grunnskóla Stykkishólms
- Grunnskóla Súðavíkur
- Grunnskólanum á Hvammstanga
- Grunnskólanum á Neskaupstað
- Grunnskólanum í Mývatnssveit
- Grunnskólum í Snæfellsbæ
- Heiðarskóla í Leirársveit

- KHÍ – fyrir nemendur í grunnnámi/kjörsvið í samfélagsfræði
- Oddeyrarskóla á Akureyri
- Þjórskóla

Leitað hefur verið eftir samstarfi við lögregluembættin í öllum landshlutum, bæði samstarfsskólarnir fjórir svo og grunnskólar sem fengið hafa námskeið. Einnig hefur náðst samstarf við aðra aðila sem koma að umferðarmálum grunnskólanemenda. Má þar nefna skólabilstjóra, aðila sem dreifa reiðhjólahlálmum og endurskinsmerkjum til nemenda og skipuleggja viðburði eins og reiðhjóla- og línuskautadag fyrir börn og unglinga.

Jafnframt var unnið að gerð fræðsluvefs í samvinnu við Námsgagnastofnun, sem var formlega opnaður í janúar 2006. Á árinu 2006 var efni unnið sem sett var á vefinn, en hann er að finna á [www.umferd.is](http://www.umferd.is).

Markmið þessara aðgerða 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 hefur fækkað umtalsvert á undanförunum árum eins og tafla 2 ber með sér.

**Tafla 2. Slysum á börnum 2002–2006.**

| Ár                    | Látin | Alvarlega |              | Alls látin og slösuð |
|-----------------------|-------|-----------|--------------|----------------------|
|                       |       | slösuð    | Lítið 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                  |
| Meðaltal<br>2001–2005 | 2,2   | 11        | 114          | 129                  |

### 2.3.8 Öryggisbeltanotkun í hópþílum.

Á árinu 2006 lét Umferðarstofa framleiða sérstakan geisladisk á fjórum tungumálum sem bílstjórar hópþílfreiða geta notað til að minna á notkun öryggisbelta. Jafnframt var útbúinn sérstakur límíði til að setja á stólbök með áletruninni „Fasten your seatbelts“. Öllum hópferða- og sérleyfishöfum var boðið að fá geisladiska og límíða sér að kostnaðarlausu. Flestir þáðu boðið.

Ávinningur aðgerðanna er talinn vera fækkun alvarlega slasaðra um 0,3 og lítið slasaðra um 2,6 að meðaltali á ári. Fjöldi slysa í hópþílfreiðum á árinu 2006 er nokkurn veginn svipaður og verið hefur undanfarin 5 ár, sbr. töflu 3 hér að neðan.

**Tafla 3. Slysum í hópþílfreiðum 2002–2006.**

|                       | Látnir | Alvarlega slasaðir | Lítið slasaðir | Alls slasaðir og látnir |
|-----------------------|--------|--------------------|----------------|-------------------------|
|                       |        |                    |                |                         |
| 2003                  | 0      | 3                  | 26             | 29                      |
| 2004                  | 0      | 0                  | 12             | 12                      |
| 2005                  | 0      | 1                  | 12             | 13                      |
| 2006                  | 1      | 2                  | 15             | 18                      |
| Meðaltal<br>2002–2006 | 0      | 1,2                | 15,2           | 15,2                    |

### 2.3.9 Forvarnir erlendra öikumanna.

Umferðaróhöpp þar sem erlendir öikumenn 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 heimasíðu Umferðarstofu, www.us.is-English. 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.

Vegagerðin, ásamt Sjóvá og bílaleigum, kynntu fyrir erlendum ferðamönnum séríslensk umferðarmerki, svo sem 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. Eins og fram kemur í töflu 4 hér að neðan urðu 133 slys á erlendum ríkisborgurum hér á landi árið 2006. Því má segja að sá árangur sem náðist 2005 hafi að öllu leyti gengið tilbaka og gott betur. Þó verður að líta á að langflestir eru lítið slasaðir og hefur alvarlega slösuðum fækkað umtalsvert tvö undanfarin ár. Látnir erlendir ríkisborgarar í umferðarslysum hafa ekki verið fleiri en árið 2006 samanborið við fjölda 5 undanfarinna ára, en taka verður tillit til þess að erlendum ríkisborgurum hefur fjölgað gríðarlega hér á landi á þessu tímabili.

**Tafla 4. Slys á erlendum ríkisborgurum 2002–2006.**

|                    | 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                     |
| Meðaltal 2002–2006 | 3,6    | 10,8               | 97,0           | 111,4                   |

### 2.3.10 Takmörkun á lausagöngu búfjár.

Í umferðaröryggisáætlun er sérstök áhersla lögð á að girða af vegi þar sem hætta vegfaranda af lausagöngu búfjár er mest. Áætlað er að girða við rúmlega 300 km vega á tímabilinu 2005–2008 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.

Á árinu 2006 girti Vegagerðin með fram vegum á 24 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 hefur orðið á slysum á fólki vegna áreksturs við dýr á vegi undanfarin tvö ár, sbr. töflu 5 hér að neðan.



**Tafla 5. Slys vegna áreksturs við dýr á vegi 2001–2006.**

|                    | Láttnir | Alvarlega slasaðir | Lítið slasaðir | Alls slasaðir og láttnir |
|--------------------|---------|--------------------|----------------|--------------------------|
| 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                       |
| Meðaltal 2001–2005 | 0       | 2                  | 8,6            | 10,6                     |

### 3.0 Tölfræði.

#### 3.1 Aðferð við slysaskráningu.

Slysaskráning Umferðarstofu byggist á lögregluskýrslum, sem fengnar eru hjá lögreglu-embættum, sýslumönnum eða fulltrúum þeirra. Frá því í byrjun árs 1992 hefur Umferðarstofa (og áður Umferðarráð) 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 lækniástoðar vegna meiðsla og hlotið lækni meðferð samkvæmt því.

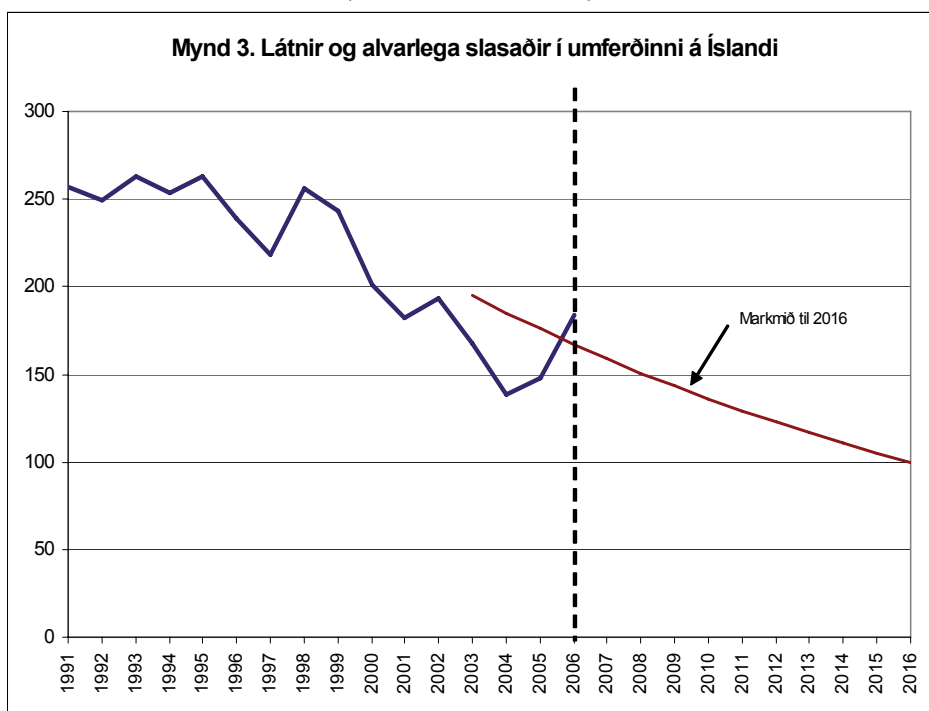
Rannsóknir sem gerðar hafa verið á umferðarslysum sýna að hin opinbera skráning nær ekki til allra þeirra sem slasast hafa í umferðinni. Mismunandi er eftir vegfarendahópum hve margir slasaðir eru skráðir, en sérstaklega má gera ráð fyrir að slys á hjólreiðamönnum séu vanskráð. Umferðarslys eru stundum 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.

Yfirlýst markmið stjórnvalda á sviði umferðaröryggis er að fjöldi látinna í umferð á hverja 100.000 íbúa verði ekki meiri en það sem lægst gerist hjá öðrum þjóðum og að látnum og alvarlega slösuðum í umferð fækki að jafnaði um ekki minna en 5% á ári til ársins 2016. Látnum og alvarlega slösuðum hefur fækkað umtalsvert undanfarin ár í samanburði við meðaltal undanfarins áratugar þrátt fyrir aukna umferð. Myndin hér fyrir neðan sýnir þróun á fjölda látinna og alvarlegra slasaðra í umferðinni á Íslandi undanfarin ár og markmið til ársins 2016.

### Mynd 3. Fjöldi látinna og alvarlega slasaðra 1991–2006 og markmið umferðaröryggisáætlunar.

(Heimild: Umferðarstofa).



Árið 2006 lést 31 í 28 umferðarslysum hér á landi og 153 slösuðust alvarlega. Árið 2005 létust 19 í 16 slysum og 129 slösuðust alvarlega. Samkvæmt því hefur markmiði umferðaröryggisáætlunar ekki verið náð, í fyrsta skipti í 6 ár, að fjöldi alvarlegra slasaðra og látinna sé innan viðmiðunarmarka. Hér að neðan eru að finna töflur og myndir yfir helstu lykilstærðir úr slysaskrá Umferðarstofu.

**Tafla 6. Látnir og alvarlega slasaðir 1991–2006.**

| Ár   | Látnir | Alvarlega slasaðir | Látnir 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                | 18                           |

**Tafla 7. Fjöldi og hlutfall látinna eftir kyni.**

| 2006 | Fjöldi látinna | Hlutfall |
|------|----------------|----------|
| Karl | 20             | 64,52%   |
| Kona | 11             | 35,48%   |

**Tafla 8. Fjöldi og hlutfall látinna eftir aldri.**

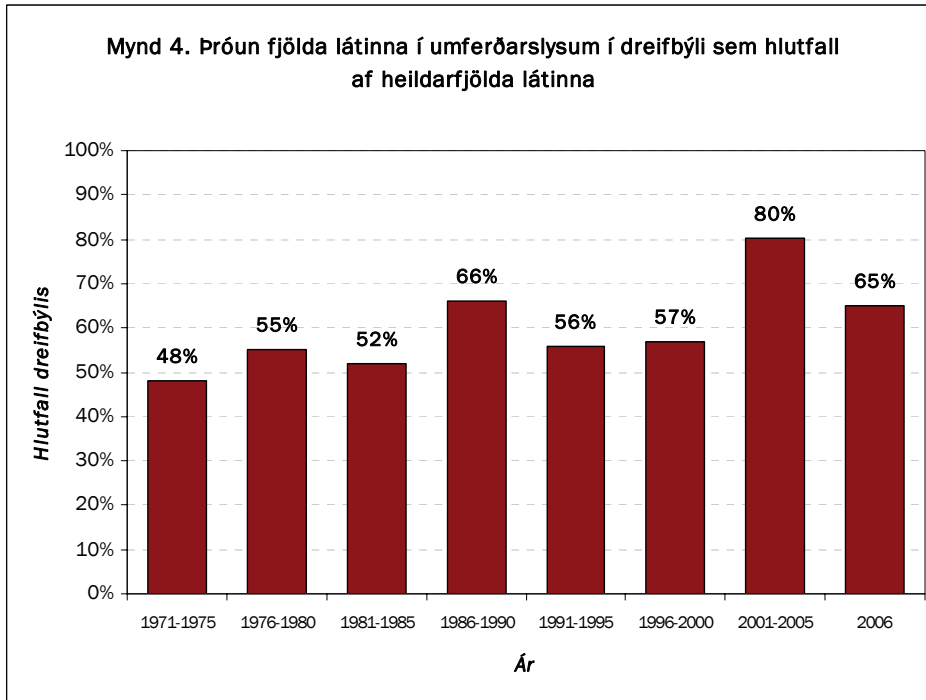
| 2006            | Fjöldi látinna | Hlutfall |
|-----------------|----------------|----------|
| 0–14 ára        | 1              | 3,23%    |
| 15–24 ára       | 10             | 32,26%   |
| 25–34 ára       | 7              | 22,58%   |
| 35–44 ára       | 2              | 6,45%    |
| 45–54 ára       | 3              | 9,68%    |
| 55–64 ára       | 4              | 12,90%   |
| 65 ára og eldri | 4              | 12,90%   |

**Tafla 9. Fjöldi og hlutfall látinna eftir ársfjórðungi.**

| 2006             | Fjöldi látinna | Hlutfall |
|------------------|----------------|----------|
| janúar–mars      | 5              | 16,13%   |
| apríl–júní       | 2              | 6,45%    |
| júlí–september   | 13             | 41,94%   |
| október–desember | 11             | 35,48%   |

**Tafla 10. Fjöldi og hlutfall látinna í dreifbýli/þéttbýli.**

| 2006      | Fjöldi látinna | Hlutfall |
|-----------|----------------|----------|
| Dreifbýli | 20             | 64,52%   |
| Þéttbýli  | 11             | 35,48%   |



Samkvæmt mynd 4 hafa mun fleiri látist í umferðarslysum í dreifbýli en í þéttbýli á árunum 2001–2005 miðað við fyrri ár. Á árinu 2006 dregur verulega úr þessu hlutfalli og er sambærilegt við árin 2000 og fyrr.

**Tafla 11. Flokkun látinna.**

| 2006        | Fjöldi látinna | Hlutfall |
|-------------|----------------|----------|
| Ökumenn     | 18             | 66,67%   |
| Farþegar    | 8              | 29,63%   |
| Fótgangandi | 4              | 14,81%   |
| Hestamaður  | 1              | 3,70%    |

**Tafla 12. Tegund banaslysa.**

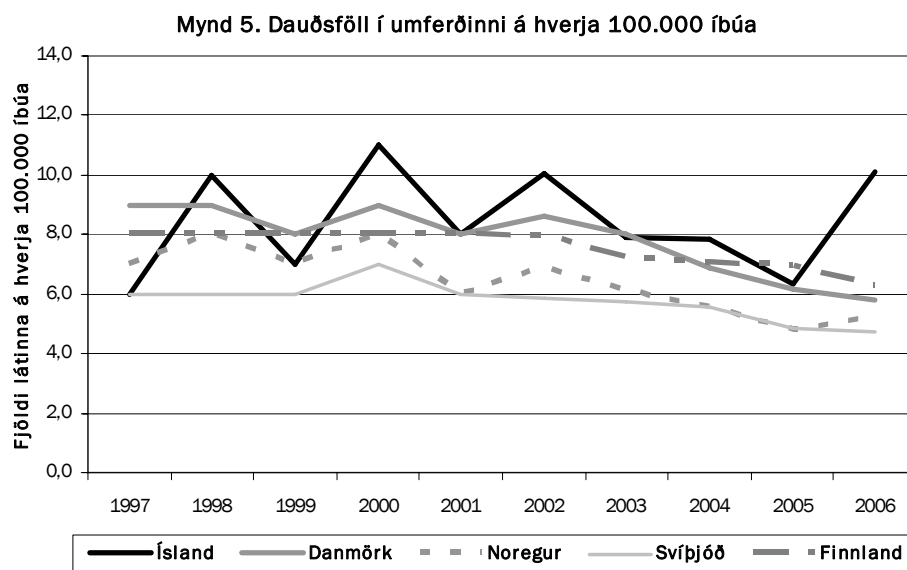
| 2006                | Fjöldi látinna | Hlutfall |
|---------------------|----------------|----------|
| Árekstur            | 9              | 29,03%   |
| Útafakstur          | 9              | 29,03%   |
| Ekið á fótgangandi  | 4              | 12,90%   |
| Ekið á ljósastaur   | 2              | 6,45%    |
| Ekið á fastan hlut  | 2              | 6,45%    |
| Ekið í sjó eða vatn | 2              | 6,45%    |
| Ekið á dýr          | 2              | 6,45%    |
| Ekið á hestamann    | 1              | 3,23%    |

**Tafla 13. Fjöldi og hlutfall látinna eftir landsvæðum.**

| 2006                    | Fjöldi látinna | Hlutfall |
|-------------------------|----------------|----------|
| Höfuðborgarsvæðið       | 13             | 41,94%   |
| Suðurnes                | 5              | 16,13%   |
| Vesturland / Vestfirðir | 2              | 6,45%    |
| Norðurland              | 3              | 9,68%    |
| Austurland              | 4              | 12,90%   |
| Suðurland               | 4              | 12,90%   |

### 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 þekkist, 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 Bifreiðtölur.

Í árslok 2006 voru 272.905 ökutæki skráð í ökutækjaskrá. Á árinu 2006 voru 29.042 ökutæki nýskráð á Íslandi, þar af 25.326 ný ökutæki og 3.716 notuð ökutæki. Á árinu 2005 voru 30.630 ökutæki nýskráð. Í meðfylgjandi töflu 10 sést hvernig skráning ökutækja skiptist á milli einstakra ökutækisflokka.

**Tafla 14. Fjöldi nýskráninga nýrra ökutækja 2006.**

(Heimild: Umferðarstofa.)

|       | Fólksbílar | Hópbílar | Sendibílar | Vörubílar | Bífhjól | Eftirvagnar | Annað | Samtals |
|-------|------------|----------|------------|-----------|---------|-------------|-------|---------|
| Nýtt  | 17.151     | 65       | 2.456      | 528       | 1.133   | 1.994       | 1.999 | 25.326  |
| Notað | 2.297      | 61       | 181        | 384       | 401     | 328         | 64    | 3.716   |

Á árinu 2006 voru 98.723 eigendaskipti ökutækja færð í ökutækjaskrá samanborið við 98.080 eigendaskipti árið 2005.

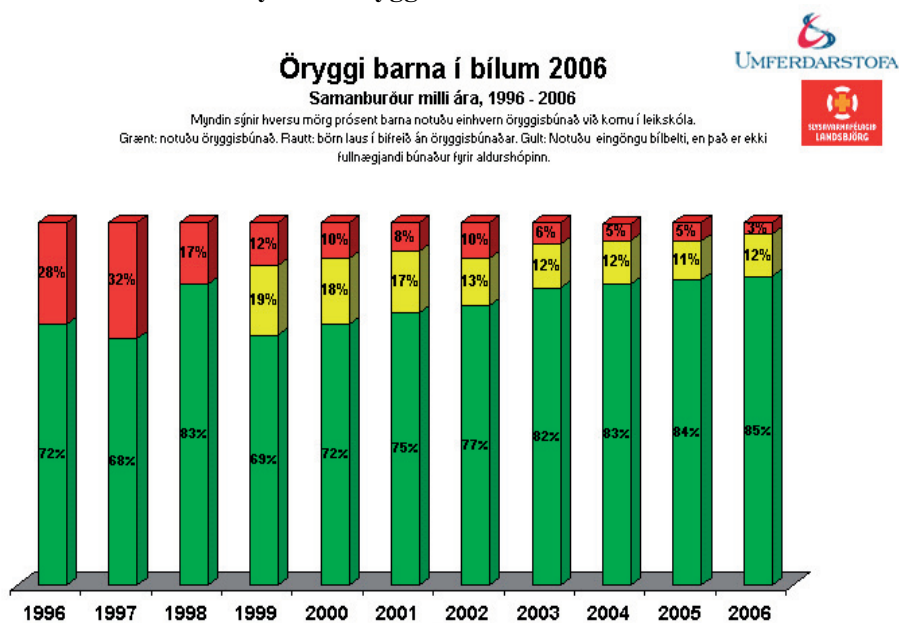
122.973 ökutæki voru færð til aðalskoðunar á árinu 2006. 38,4% ökutækja fengu engar athugasemdir í aðalskoðun, 36,7% fengu lagfæringu, 24,7% ökutækja fengu endurskoðun og 0,1% þeirra fengu akstursbann.

### 3.4 Könnun á öryggi barna í bifreiðum.

Árleg könnun Umferðarstofu og Slysavarnafélagsins Landsbjargar á öryggi barna í bílum var gerð í apríl 2006. Gerð var athugun á öryggisbúnaði barna og notkun hans í bifreiðum foreldra og forráðamanna barna við 68 leikskóla víða um land. Þetta er 11. árið sem könnunin er gerð og voru samtals 2.132 þátttakendur í henni að þessu sinni. Starfsmenn könnunarinnar voru nemendur á leikskólabraut í Kennaraháskóla Íslands, félagar í deildum Slysavarnafélagsins Landsbjargar víða um land og starfsfólk Umferðarstofu.

Í könnuninni kom í ljós að 85% barna voru í öryggisbúnaði sem hæfði stærð þeirra og aldri. 3% barna voru án öryggisbúnaðar, og 12% voru í bílbelti, sem ekki uppfyllir kröfur um öryggi barna í bílum.

Mynd 6. Öryggi barna í bílum 2006.



### 3.5 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. Úrtakið í könnuninni var 2000 manns á aldrinum 17–75 ára og var svarhlutfallið 57%. 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 um 17% voru með svokallað meirapróf, sem eru svipaðar niðurstöður og í könnunni 2005. 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 10,4% ökumanna dottað undir stýri á síðastliðnum 6 mánuðum. Er það ívið verri niðurstaða en árið 2005 þegar 8,3% ökumanna töldu sig hafa dottað undir stýri.

Notkun GSM síma við akstur án handfrjáls búnaðar hefur vaxið á undanfönum 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 30% árið 2006. Hins vegar tala færri oft án handfrjáls búnaðar við akstur árið 2006, eða 11,2%, í stað 28% árið 2001.

Þegar spurt var um ökuhraða við mismunandi leyfðan hámarkshraða þá kemur í ljós að um 58% aðspurðra aka á löglegum hraða þar sem hámarkshraði er 30 km/klst og 54% þar sem hámarkshraði er 60 km/klst en þetta hlutfall minnkar allverulega þegar ekið er á vegum þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. Þá aka 48% ökumanna á löglegum hraða. Meðalhraði hvers svæðis fyrir sig virðist lækka á milli árunna 2005 og 2006. 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 77,5% notuðu alltaf öryggisbelti sem ökumenn innanbæjar og 94% utanbæjar, tæp 86% notuðu alltaf öryggisbelti sem farþegar í framsæti og 68% sem farþegar í aftursæti. Þrátt fyrir að enn vanti upp á notkun öryggisbelta, og þá sérstaklega hjá farþegum í aftursæti, þá er þetta töluvert betri niðurstaða en árið 2005. Karlmenntu 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 24% aðspurðra höfðu ekið einu sinni eða oftar eftir neyslu eins áfengs drykkjar á sl. 6 mán., en 21% höfðu ekið einu sinni eða oftar eftir að hafa drukkið meira en einn drykk. Þessi niðurstaða er töluvert lakari en árið 2005 þegar 12% höfðu ekið einu sinni eða oftar eftir að hafa drukkið meira en einn drykk. Það eru um 100% hækkun á milli ára. 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. Einnig er líklegra að einstaklingur afhöfuðborgarsvæðinu aki eftir neyslu eins áfengs drykkjar. Ekki var marktækur munur á hópum eftir kyni, búsetu, menntun eða fjölskyldutekjum þegar spurt var um akstur eftir neyslu meira en eins áfengs drykkjar, en aldurs hópurinn 17–24 ára er langlíklegastur til að aka bifreið eftir slíka iðju.

### 3.6 Ökunám, ökukennsla og ökuþróf.

#### 3.6.1 Ökunám.

Ákvæði tilskipunar 2003/59/EB um hæfni og starfsþjálfun hóp- og vörubifreiðastjóra sem stunda atvinnuflutninga á vegum voru innleidd í reglugerð um ökuskírteini í september eftir að nauðsynlegar breytingar höfðu verið gerðar á umferðarlögum fyrir um árið. Með þessum nýju reglum eru skilgreind sérstök atvinnuréttindi á vörubifreið, aldursmörk til að mega stunda vöruflytninga í atvinnuskyni á stóra vörubifreið eru færð upp í 21 ár (2009) og til farþegaflutninga í atvinnuskyni á stóra hópibifreið í 23 ár (2008). Ennfremur er gerð krafa um endurmenntun þessara bifreiðastjóra á fimm ára fresti. Undirbúningur á endurskoðun námskráa fyrir þessa réttindaflokka er hafin.

22 nýir ökukennarar útskrifuðust frá Kennaraháskóla Íslands í desember 2006 samkvæmt nýrri námskrá sem samgönguráðherra staðfesti árinu áður. Þeir hafa lokið sem nemur 30 eininga námi á háskólastigi sem telst árs nám, kennslustundir voru alls um 500. Um eflingu faglegs náms til ökukennararéttinda er að ræða frá því sem áður var.

Á árinu 2006 var unnið mikið undirbúningsstarf að því að útbúa „skrifleg“ próf í tölvu og undir árslok hófst raunverulegt prófunarferli á því verkefni. Stefnt er að því að breyting á framsetningu skriflegr ökuþrófa verði lokið 2007 þannig að próftakinn svari spurningum sem birtast á tölvuskjá. Með þessari breytingu vinnst marget, bæði er litið svo á að framsetning spurninga geti orðið fjölbreyttari og próftakan sem slík verði meira aðlaðandi fyrir próftakann um leið og öll úrvinnsla verður miklu skilvirkari. Upplýsingamiðlun um gengi nemanda á prófum til ökukennara og ökuskóla verður markvissari og þeir geta þá betur metið hvar þurfi hugsanlega að breyta áherslum í kennslunni. Prófin styðja þá enn betur við kennsluna.





Hin mikla aukning sem sem varð á í prófi til bifhjólarréttinda 2005 hélt áfram 2006 en þá luku 1064 einstaklingar prófi til bifhjólarréttinda. Sambærileg aukning á sér stað í fjölda þeirra unglunga sem ljúka prófi til að aka léttu bifhjóli. 1997 voru réttindi til að aka með stóra eftirvagna gerð að sérstökum réttindaflokki. Hér er dæmigert um að ræða akstur með stórar hestakerrur. Nú fyrst 9 árum síðar er fjöldi þeirra sem bætir við sig þessum auknu réttindum á fólksbifreiðina teljanlegur í tugum.

**Tafla 17. Fjöldi verklegra prófa sem staðin eru.**

|              | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 |
|--------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Bifhjól      | 206  | 243  | 241  | 258  | 247  | 313  | 438  | 724  | 1064 |
| Létt bifhjól | 83   | 77   | 59   | 70   | 65   | 51   | 54   | 56   | 92   |
| Dráttarvél   | 3    | 6    | 4    | 5    | 8    | 13   | 4    | 9    | 2    |
| Eftivagn B   | 1    | 3    | 4    | 4    | 4    | 7    | 8    | 7    | 37   |

Spölur hf. býður öllum ökunemum sem eru í námi til almennra ökuréttinda eina ókeypis ferð fram og aftur um Hvalfjarðargöng. Þetta fyrirkomulag hefur verið við lýði síðan í ágúst 2000 og stuðlar með jákvæðum hætti að því að ökunemar fá að reyna akstur við fjölbreyttar aðstæður. Um leið og allir sem vilja fá eigin reynslu í akstri um þetta sérstaka umferðarmannvirki og um leið þjóðvegaakstri, fá namar á höfuðborgarsvæðinu tækifæri til að kynnst akstri í dreifbýli og namar með búsetu fjarri borginni tækifæri til að kynnst akstri í borgarumhverfi.

**Tafla 18. Akstur ökunema um Hvalfjarðargöng.**

|           | 2000 | 2001  | 2002  | 2003  | 2004  | 2005  | 2006  |
|-----------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| janúar    |      | 157   | 79    | 65    | 72    | 71    | 96    |
| febrúar   |      | 87    | 101   | 74    | 97    | 101   | 105   |
| mars      |      | 106   | 86    | 101   | 121   | 89    | 99    |
| apríl     |      | 107   | 71    | 79    | 101   | 104   | 72    |
| maí       |      | 128   | 98    | 105   | 95    | 118   | 125   |
| júní      |      | 102   | 107   | 104   | 79    | 120   | 111   |
| júlí      |      | 139   | 152   | 109   | 132   | 108   | 125   |
| ágúst     | 146  | 99    | 108   | 107   | 105   | 116   | 86    |
| september | 139  | 104   | 175   | 110   | 125   | 89    | 84    |
| október   | 118  | 64    | 117   | 70    | 99    | 86    | 106   |
| nóvember  | 121  | 65    | 111   | 93    | 82    | 90    | 85    |
| desember  | 77   | 37    | 61    | 47    | 74    | 67    | 56    |
| Samtals   | 601  | 1.195 | 1.266 | 1.064 | 1.182 | 1.159 | 1.150 |

#### 4.0 Önnur verkefni að umferðaröryggismálum.

##### 4.1 Umferðarráð.

Umferðarráð starfar í samræmi við umferðarlög en í því sitja fulltrúar 22ja stofnana, félagsamtaka, ráðuneyta og annarra sem koma að umferðarmálefnum með einum eða öðrum hætti, auk formanns, og varaformanns, sem skipaðir eru beint af ráðherra. Umferðarráð fær mörg mál til umsagnar, m.a. frá Alþingi og samgönguráðuneytinu. Ráðið kemur saman til funda nokkrum sinnum á ári, og meðal dagskrárefna árið 2006 var:

- öryggisskoðun vegna (EuroRAP),
- rannsóknir á umferðarslysum,
- áhrif hraða í umferðarslysum,
- æfingasvæði/ökugerði, fyrir ökunema og ökumenn,
- hugmyndir um skilyrt ökuréttindi og viðbótarökunám fyrir þá sem sviptir hafa verið ökurétti,
- starfsemi úrskurðarnefndar í váttryggingarmálum,
- hámarkshraði ökutækja með eftirvagn eða tengitæki,
- umferðarslys/„ofsaakstur“ í ljósi aðstæðna í þjóðfélaginu.

Árið 2006 sendi Umferðarráð frá sér ályktun um hraðakstur og í sumarbyrjun viðvörun vegna tíðra alvarlegra slysa að sumarlagi á undanförunum árum.

#### 4.2 Rannsóknarnefnd umferðarslysa.

Árið 2006 ákvað samgönguráðuneytið að efla starfsemi Rannsóknarnefndar umferðarslysa (RNU) og var gengið frá ráðningu sérfræðings vegna rannsókn alvarlegum umferðarslysum á árinu.

Á árinu 2006 fékk Rannsóknarnefnd umferðarslysa 27 banaslys í umferðinni til rannsóknar og 36 alvarleg umferðarslys.

Helstu tillögur Rannsóknarnefndar umferðarslysa í öryggisátt árið 2006 fengu jákvæðar undirtektir. Vegna slysa ungra ökumanna þar sem hraðakstur og ofsaakstur hafa verið áberandi þættir undanfarin ár ítrekaði nefndin tillögur sínar um ökugerði, fræðslu í skólum, hertar refsingar og skilyrt ökuleyfi við samgönguráðuneytið.

Vegna banaslyss í Hallormsstaðaskógi ályktaði nefndin að umferðaröryggi eigi að fá meira vægi í matsferli vegna stórframkvæmda í framtíðinni.

Vegna útafakstursslysa beindi nefndin því til Vegagerðarinnar að skoða lengd og frágang vegriða.

Vegna árekstra á Suðurlandsvegi og Vesturlandsvegi lagði nefndin þunga áherslu á mikilvægi þess að aðgreina umferð úr gagnstæðum áttum á umferðarþyngstu köflum veganna.

Slys þar sem öluvnar- og lyfjaakstur eru meginorsök hafa verið tíð undanfarin 2 ár og lagði nefndin til að eftirlit á því sviði yrði hert.

Vegna slysa gangandi vegfarenda árið 2005 og 2006 lagði nefndin til breytingar á umferðarmannvirkjum í Reykjavík og Garðabæ sem fylgt var eftir.

Vegna bágborins ástands ökutækis í umferðarslysi óskaði RNU eftir því við Umferðarstofu að reglur um eftirlit með ryði í ökutækjaskoðun yrðu hertar.

Niðurstöður, ábendingar og ályktanir nefndarinnar eru birtar á vefnum <http://www.rnu.is>.

#### 4.3 Rannsóknarráð umferðaröryggismála (Rannum).

Formlegu samstarfi hjá Rannsóknaráði umferðaröryggismála (RANNUM) lauk á árinu 2006 en það hafði staðið frá árinu 2001. Á árinu 2006 bárust nokkrar skýrslur og auk þess hafa verið lögð drög að samantekt um öll verkefni. Teknar voru saman upplýsingar um starfið og þær kynntar á Umferðarþingi í nóvember 2006. Fram kom að alls var 91 milljón króna veitt í 93 rannsóknaverkefni á tímabilinu. Þær skýrslur sem borist hafa er að finna á heimasíðu Vegagerðarinnar ([www.vegagerdin.is](http://www.vegagerdin.is)). Þrátt fyrir að þessu formlega samstarfi sé nú lokið verður áfram unnið að rannsóknnum tengdum umferðaröryggi og mun starfið m.a. byggja á því neti sem varð til við stofnun RANNUM samstarfsins.

#### 4.4 Umferðarþing 2006.

Umferðarstofa og Umferðaráð stóðu að Umferðarþingi 2006, sem var haldið að Hótel Loftleiðum dagana 23.–24. nóvember. Þingið sóttu um 120 manns. Sturla Böðvarsson, samgönguráðherra ávarpaði þingið og afhenti „Umferðarljósið“, verðlaunagrip Umferðaráðs sem veittur er aðila, einstaklingi, samtökum eða stofnun, sem unnið hefur sérstaklega árangursríkt og/eða eftirtektarvert starf á sviði umferðaröryggismála. Að þessu sinni var Lögreglan á Blönduósi heiðursins aðnjótandi en „Umferðarljósið“ var veitt í sjötta sinn. Jafnframt afhenti ráðherra Óla H. Þórðarsyni gullmerki Umferðaráðs fyrir ævistarf sitt á sviði umferðaröryggis.

Flutt voru 18 erindi, m.a. gerði Ragnhildur Hjaltadóttir, ráðuneytisstjóri í samgönguráðuneytinu og formaður Umferðaröryggisráðs, grein fyrir umferðaröryggisáætlun stjórnvalda til 2016, Stefán Eiríksson, lögreglustjóri höfuðborgarsvæðisins fjallaði um nýskipan lögreglumála og þátt lögreglu í auknu umferðaröryggi auk þess sem Hreinn Haraldsson, framkvæmdastjóri þróunarviðs Vegagerðarinnar og formaður RANNUM, gerði grein fyrir störfum Rannsóknarráðs umferðaröryggismála á liðnu ári. Eftir það skiptust erindi í 5 flokka:

- Öruggari vegir, götur og umhverfi vega
- Forvarnir/löggæsla
- Öruggari ökutæki, öruggari ökumenn, ungir ökumenn
- Áfengi, lyf, þreyta, slysarannsóknir
- Umferðaröryggi í alþjóðlegu samhengi

Tveir erlendir gestir héldu erindi á Umferðarþingi, Bernard Wolfgang Wink, stjórnarmaður í European Union Road Federation, fjallaði um nýjungar í vegriðsmálum og öryggisbúnað vega í Evrópu og Dr. Gunther Breyer, aðstoðarvegamálastjóri Austurríkis, fjallaði um umferðaröryggi í Evrópu. Öll erindi Umferðarþings eru að finna á heimasíðu Umferðarstofu.

#### 4.5 Evrópumál.

Aðild Íslands að Evrópska efnahagssvæðinu hefur í för með sér að löggjöf á umferðarsviðinu byggist að mörgu leyti á evrópskum reglum. Á árinu tók Sigurbergur Björnsson, skrifstofustjóri í samgönguráðuneytinu til starfa við sendiráð Íslands í Brüssel og hefur m.a. fylgst með öllu sem varðar umferðaröryggismál á vegum ESB.

##### 4.5.1 Endurskoðun samgöngustefnu Evrópusambandsins (ESB).

Í nóvember á sl. ári hóf framkvæmdastjórnin endurskoðun á stefnu sinni í samgöngumálum „European Transport Policy for 2010: Time to Decide“. M.a. var haldin ráðstefna í desember 2005 þar sem hagsmunaaðilum gafst kostur á að koma að athugasemdum sínum og ræða þær. Eftir að hafa farið yfir þær athugasemdir sem bárust birti framkvæmdastjórnin niðurstöður sumarið 2006 með í áfangaskýrslu um hvítbók ESB um umferðarmál, „Keep Europe Moving – Sustainable mobility for our continent“. Í henni koma fram áherslur og áform ESB í samgöngumálum á næstu misserum þ.m.t. umferðaröryggismálum. Lögð er áhersla á vinnu við endurskoðun reglna um gerð og búnað bifreiða, öryggi ökumanna og annað sem lýtur að hertum öryggiskröfum. Þá er ráðgert að vinna áfram að rannsóknum á sviði umferðaröryggis og er fjalla um eitt þeirra, eSafety áætlunina, hér að neðan. Loks verður aukin áhersla lögð á verkefni með það markmið að efla öryggisvitund almennings, m.a. er ráðgert að halda árlega umferðaröryggisdag innan sambandsins. Vefslóð varðandi hvítbókina: [http://ec.europa.eu/transport/white\\_paper/mid\\_term\\_revision/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/white_paper/mid_term_revision/index_en.htm)

#### 4.5.2 Afturvirkar kröfur um baksýnispepla á vöruflutningabifreiðar yfir 3,5 tonn.

Á fundi samgönguráðherra EES landanna í desember var fjallað um frumvarp framkvæmdastjórnarinnar að tilskipun þar sem þess var krafist að setja skuli sérstaka tegund af baksýnispeglum á flutningabifreiðar yfir 3,5 tonn til þess að koma í veg fyrir slys sem voru algeng vegna blindni ökumanna á svæði við bílunn sem ekki var hægt að sjá til frá venjulegum baksýnispeglum. Ráðherraráðið samþykkti fyrir sitt leyti að kröfurnar næðu til bifreiða sem skráðar voru frá og með 1. janúar 2000.

#### 4.5.3 Ný tilskipun um ökuskírteini.

Á árinu náðu aðildarríki ESB samkomulagi um frumvarp að nýrri tilskipun um ökuskírteini. Markmið tilskipunarinnar var að draga úr líkum á fölsunum á ökuskírteinum, auðvelda notkun þeirra og auka umferðaröryggi. Samkvæmt tilskipuninni skulu öll ökuskírteini innan ESB hafa örgjörva sem inniheldur upplýsingar um handhafa þess. Auk þess verður útlit ökuskírteina samræmt milli aðildarríkja og gagnkvæm viðurkenning þeirra tryggð. Aðildarríkin skulu gefa út ökuskírteini samkvæmt nýju kröfunum í síðasta lagi 2012 og árið 2032 skulu öll útgefin ökuskírteini uppfylla kröfur tilskipunarinnar. Þá eru í tilskipuninni ákvæði sem samræmir kröfur aðildarríkjanna um læknisskoðun auk þess sem kröfur um ökuskírteini fyrir akstur mótorhjóla eru hertar.

#### 4.5.4 eSafety áætlun Evrópusambandsins.

Á vegum ráðuneytis upplýsingasamfélagsins og fjölmiðlunar er unnið að nokkrum verkefnum á sviði umferðaröryggismála er varða rannsóknar og þróunarvinnu um notkun upplýsingatækni í þágu umferðaröryggis. Þau voru meðal 28 tillagna sem sérstakur verkefnahópur, eSafety, lagði til í skýrslu sinni frá nóvember 2002 að framkvæmdastjórnin tæki til meðferðar og samþykkt var að vinna að. Meðal þeirra var einnig tillaga um að stofna sérstakan samráðsvettvang stjórnvalda ESB og atvinnulífs, eSafety Forum um að fylgja þessum tillögum eftir og styðja við þróun, markaðssetningu og notkun upplýsingakerfa í samgöngum sem auka umferðaröryggi. Samráðsvettvangurinn hefur framkvæmdaráð sem heldur utan um fundi þess og vinnuhópa á vegum þess. Vinnuhóparnir fjalla m.a. um:

- Uppbyggingu gagnabanka um umferðarslys
- Viðmót tæknibúnaðar Human Machine Interaction (HMI) – sem snýst um að finna framsetningar- og samskiptalausnir upplýsingatæknibúnaðar svo ökumenn geti nýtt sér upplýsingar við akstur en haldi jafnframt óskertri athygli við akstur bifreiðarinnar eða því sem næst.

Meðal þeirra verkefna sem unnið er að undir eSafety áætlun bandalagsins er eCall verkefnið. Verkefnið snýst um að þróa tæknibúnað til að koma á sjálfvirkri hringingu úr bílum eftir neyðaraðstoð ef slys verður. Er talið að með því megi flýta talsvert viðbrögðum neyðaraðila sem gæti dregið úr slysum og jafnvel bjargað mannlífum. Jafnframt kæmist á talsamband sem þýðir að þeir sem eru á slysstað gætu þá upplýst neyðarþjónustu nánar um hvað gerst hefur.

Ísland hefur gerst formlegur aðili að undirbúningi á vegum Evrópusambandsins að því að koma á sjálfvirkri hringingu úr bílum eftir neyðarhjálp ef til slyss kemur. Sturla Böðvarsson samgönguráðherra undirritaði 11. desember í Brussel viljayfirlýsingu ESB um málið. Slóð á fréttatilkynningu um undirskrift Íslands á viljayfirlýsingu eCall: [http://europa.eu.int/information\\_society/activities/esafety/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/information_society/activities/esafety/index_en.htm)

#### 4.6 EuroRap – vegrýni á Íslandi.

EuroRAP eru samtök 25 bifreiðaeigendafélaga í jafnmörgum löndum Evrópu, stofnuð árið 2000 að frumkvæði FIA, alþjóðasamtaka bifreiðaeigendafélaga. Auk FIA eru 14 opinberar stofnanir nokkurra Evrópulanda, t.d. sænska Vegagerðin, stuðningsaðilar við EuroRAP. Þá eru Evrópusambandið, FIA Foundation, Toyota Motor Company og AA Trust í Bretlandi fjárhagslegir bakhjarlar. Hlutverk EuroRAP er að framkvæma gæðamat á vegum út frá slysa-sögu og mati á öryggi veganna samkvæmt stöðluðum aðferðum. EuroRAP er systurverkefni EuroNCAP, sem árekstrarprófar bíla og gefur stjórnur miðað við öryggi. Meginmarkmið beggja verkefnanna er að fækka verulega banaslysum og alvarlegum slysum í umferðinni.

EuroRAP verkefnið felst í því að vegir eru skoðaðir með tilliti til öryggisþátta í hönnun þeirra. Bílnum er ekið um vegina og tæknibúnaður í honum safnar gögnum um vegina og umhverfi þeirra með tilliti til slysa-hættu fyrir vegfarendur. Úr þessum gögnum er síðan unnið sérstakt áhættumat og áhættukort fyrir ákveðna vegi og vegarkafla. Áhættumatið verður síðan leiðbeinandi fyrir ökumenn, fyrir veghaldara og vegagerðarfólk um hvað skal gera til að draga úr slysa-hættu á vegunum og hvernig nýir vegir verði best úr garði gerðir til að slysa-hætta verði sem minnst. Gefnar eru stjórnur fyrir hvern vegarkafla frá einni stjórn til fimm. Markmiðið er að fá sem flestar stjórnur.

Í október 2005 var undirritaður samningur milli Umferðarstofu og FÍB um úttekt á völdum vegarköflum út frá höfuborgarsvæðinu. Framkvæmd verksins hófst fljótlega eftir samningsgerðina og stóð fram á mitt ár 2006. Skoðaðir voru 175 km í þremur áföngum. Fyrsti áfanginn var Reykjanesbraut (vegnr. 41), annar áfangi Suðurlandsvegur (vegnr. 1) að Landvegamáttum og loks Vesturlandsvegur (vegnr. 1) að Borgarnesi. Niðurstaða þessarar fyrstu skoðunar er í stórum dráttum sú að stór hluti veganna hlýtur þrjár störnur en tvær stjórnur eru víða. Útektin náði yfir vegakafla þar sem stærstur hluti alvarlegra umferðarslysa á Íslandi hefur átt sér stað undanfarin ár. Um er að ræða bæði nýja og gamla vegakafla af ýmsum gerðum og með mjög mismunandi gerðum gatnamóta og margvíslegu umhverfi. Vegirnir liggja bæði um hraun, mela og sléttlendi. Talsvert var um góða kafla hvað varðar umhverfi vega og öryggissvæði, eins og t.d. austan við Selfoss, á Strandarheiði og undir Hafnarfjalli. Aftur á móti eru nokkrir vegakaflar sem verða að teljast mjög hættulegir vegna djúpra skurða, vatnstjarna og -pytta, úfins hrauns og grjóts og annarra háskalegra hluta umhverfis vegar. Í ljós kom að víða hafa ný og bætt umferðarmerki verið sett á hættulegar undirstöður.

Lökustu kaflarnir, þeir sem komu verst út, með aðeins tvær störnur eru m.a. við Fitjar. Þar er ástæðan fyrst og fremst hættuleg vegamót og gamlir ljósastaurar án brotplötu. Beggja vegna Hvalfjarðargangna eru stuttir hættukaflar þar sem mjög hátt er fram af vegi. Vegakafalarnir við sinn hvorn enda Borgarfjarðarbrúar komu einnig illa út vegna óvarinna grjótgarða beggja vegna vegar. Kaflinn milli Hveragerðis og Selfoss mældist einnig einungis tveggja störnur vegna fjölda vegamóta, djúpra skurða og hás falls út af vegi. Um þau vegrið sem á vegunum eru má almennt segja að þau séu of stutt. Þá eiga 2+1 vegurinn í Svinahrauni og nýja tvöföldunin á Reykjanesbraut það sammerkt að þar skiptast á eldri veghlutar og nýrri veghlutar. Það gerir það að verkum að kostir nýframkvæmdanna koma ekki nógu vel fram og lyfta því ekki upp einkunn alls vegarins. Alla þessa kafla þarf því að skoða og meta á ný þegar framkvæmdum er lokið.

Reynsla af EuroRap verkefninu er talin verða það góð að samningar um áframhaldandi úttekt á vegum landsins var undirritaður í ágúst 2006. Skýrslu vegna þess er að vænta á miðju ári 2007.

#### 4.8 Ökugerði.

Allt frá því á 9. áratugnum hefur verið mikill áhugi á að koma upp ökugerði til þjálfunar fyrir ökunema við mismunandi akstursskilyrði, svo sem hálfu, snjó og lausamöl. Á árinu var lokið við drög að reglugerð um breytingu á reglugerð um ökuskírteini til að gera þjálfun í ökugerði hluta af ökunámi. Jafnframt ákvað samgönguráðuneyti að hefja undirbúning að forvali þar sem kannað yrði hvort forsendur væru til staðar til rekstrar ökugerða án sérleyfis. Var Ríkiskaupum falin umsjón og undirbúningur málsins. Alls lýstu fjórir aðilar yfir áhuga á rekstri ökugerðis án þess að veitt yrði sérleyfi til rekstursins og sýndu fram á í viðskiptaáætlunum sínum að rekstrarforsendur væru til staðar til að byggja upp og starfrækja ökugerði miðað við þær kröfur sem stjórnvöld gera til slíkrar starfsemi.

### 5.0 Lög og reglur um umferðarmál á árinu 2006.

#### 5.1 Breyting á Umferðarlögum nr. 50/1987.

Með lögum nr. 66/2006 tók gildi breytingar á umferðarlögum nr. 50/1987. Varða þessar breytingar ýmis ákvæði laganna, svo sem skilgreiningu á hugtakinu bifhjól, heimild ráðherra til að setja reglur um aksturs- og hvíldartíma ökumanna og bann við akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna. Ennfremur er í lögnum kveðið á um refsíabýrgð eiganda ökutækis eða stjórnanda í starfi, sé brot framið eftir fyrirmælum eða með vitunda og vilja hans.

#### 5.2. Nýjar reglugerðir.

Á árinu var unnið að breytingum á gildandi reglugerðum á umferðarsviðinu og ennfremur sáu nokkrar nýjar reglugerðir á því sviði dagsins ljós. Of langt mál er að telja upp allar þær breytingar sem urðu á reglugerðarumhverfi umferðarmála, en þó skal þess getið að gefin var út ný reglugerð að tilhlutan ríkissaksóknara um ökuferilsskrá og punktakerfi vegna umferðarlagabrota nr. 929/2006. Ennfremur var að tilhlutan ríkissaksóknara gefin út ný reglugerð nr. 930/2006 um sektir og önnur viðurlög vegna brota á umferðarlögum og reglum settum samkvæmt þeim. Sektir, einkum vegna brota varðandi of hraða akstur hafa verið hækkaðar verulega frá því sem var samkvæmt reglugerð nr. 575/2001 og svigrúm við ákvörðun sekta minnkað úr 10 km/klst í 5 km/klst. Upphæðir sekta nú eru frá 5.000 til 110.000, í stað 5.000 til 70.000 áður. Sama máli gegnir um sektir vegna ölvunaraksturs, en sektir vegna slíkra brota nema frá 70.000–140.000 krónur en voru áður 50.000–100.000 krónur, svo dæmi séu tekin.

### 6.0 Niðurlag.

Eins og kunnugt er fóru umferðarmál yfir til samgönguráðuneytis frá dómsmálaráðuneytinu þann 1. janúar 2004. Frá þeim tíma hefur verið ótullega unnið að því að samþættingu umferðarmála og samgöngumála sem eru í raun greinar á sama meidi. Lögð áhersla hefur verið mikil áhersla á góða samvinnu við embætti Lögreglustjóra höfuðborgarsvæðisins, ríkislögreglustjóra, Umferðarstofu og Vegagerðarinnar og hefur það skilað sér í öflugum starfi þessara aðila að bættu umferðaröryggi.