



## Banaslys í umferðinni 2001



Ljósmynd©Ragnar Th/Arctic-images.com

Júlí 2002

Rannsóknarnefnd umferðarslysa  
Stofnuð: 1996

Nefndarmenn:

Símon Sigvaldason, skrifstofustjóri Hæstaréttar Íslands  
Rögnvaldur Jónsson, framkvæmdastjóri tæknisviðs Vegagerðarinnar  
Jón Baldursson, yfirlæknir slysa- og bráðadeildar Landspítala-Háskólasjúkrahúss

Framkvæmdastjóri:

Ágúst Mogensen

Varamenn:

Hjördís Halldórsdóttir, lögmaður  
Guðmundur Heiðreksson, tæknifræðingur  
Brynjólfur Mogensen, læknir

Sérfræðingar:

Eiríkur Hreinn Helgason, yfirlögregluþjónn  
Haraldur Sigbórsson, umferðarverkfræðingur  
Lárus Sveinsson, bíltæknir

### ***Banaslys í umferðinni 2001, Reykjavík (2002). Rannsóknarnefnd umferðarslysa***

Áður útgefið:

*Banaslys í umferðinni 1998.* Reykjavík (1999). Rannsóknarnefnd umferðarslysa

*Banaslys í umferðinni 1999.* Reykjavík (2000). Rannsóknarnefnd umferðarslysa

*Banaslys í umferðinni 2000.* Reykjavík (2001). Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Sérrit nr. 1. *Ungir ökumenn: Yfirlit yfir ráðstafanir til að fækka slysum.* Reykjavík (2000). Rannsóknarnefnd umferðarslysa. Höf.: Ágúst Mogensen

Sérrit nr. 3. *Rannsóknir umferðarslysa á Norðurlöndunum.* Reykjavík (2001).

Rannsóknarnefnd umferðarslysa. Höf.: Ágúst Mogensen

Sérrit nr. 2. *Útafakstur í dreifbýli.* Reykjavík (2002). Rannsóknarnefnd umferðarslysa. Höf.: Ágúst Mogensen

Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Borgartúni 33, 150 Reykjavík

Sími 562 2000

Fax 562 7500

[rannsoknarnefnd@umferd.is](mailto:rannsoknarnefnd@umferd.is)

[agust@umferd.is](mailto:agust@umferd.is)

[www.rnu.is](http://www.rnu.is)

## Efnisyfirlit

|  | bls. |
|--|------|
| Formáli .....  | 5    |
| Um Rannsóknarnefnd umferðarslysa .....                               | 6    |
| Staðsetningar banaslysa í umferðinni árið 2001.....                  | 7    |
| 1. Yfirlit yfir banaslys í umferðinni árið 2001: Grunnþölfraði ..... | 8    |
| 2. Orsakagreining.....   | 15   |
| 3. Athugasemdir og ábendingar Rannsóknarnefndar umferðarslysa .....  | 20   |
| 4. Hugvekja.....   | 25   |
| Heimildir .....  | 27   |



## Formáli

Hér liggur fyrir skýrsla Rannsóknarnefndar umferðarslysa um banaslys í umferðinni árið 2001. Skýrslan er með hefðbundnu sniði þar sem fjallað er um grunntölfræði og orsakir banslysa, auk þess sem ábendingum á sviði umferðaröryggismála er komið á framfæri.

Óhætt er að segja að gæði starfs rannsóknarnefndarinnar hafi aukist ár frá ári. Með samningi við Lögregluskóla ríkisins og Skráningarstofuna árið 2001 hefur nefndin nú aðgang að sérfræðingum á sviði lögreglumála og bíltækni. Hvert banaslys í umferðinni er því metið af sjö sérfræðingum á vegum Rannsóknarnefndar umferðarslysa.

Samkvæmt lögum sem tóku gildi nú á vormánuðum munu Umferðarráð og Skráningarstofan renna saman í eina stofnun, Umferðarstofu. Væntir rannsóknarnefndin þess að breytingin muni efla umferðaröryggisstarf í landinu, þ.m.t. rannsóknarnefndina.

Nefndin þakkar Rannsóknarráði umferðaröryggismála, Umferðarráði, Lögregluskóla ríkisins og Skráningarstofunni samstarf og stuðning á árinu. Þá hefur nefndin átt einkar farsælt samstarf við ríkislögreglustjóran, lögreglustjóraembættin, heilbrigðisstofnanir, Vegagerðina, Neyðarlínuna og Fjarskiptamiðstöð lögreglunnar.

Reykjavík, í júlí 2002

Rögnvaldur Jónsson,  
formaður  
(sign)

Jón Baldursson  
(sign)

Simon Sigvaldason  
(sign)

Ágúst Mogensen,  
framkvæmdastjóri  
(sign)

## Um Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Markmiðið með starfi Rannsóknarnefndar umferðarslysa er að auka þekkingu og skilning á orsökum umferðarslysa. Nefndinni er ætlað að rannsaka umferðarslys og leggja fram tillögur til úrbóta, sem byggjast á niðurstöðum rannsókna.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa starfar á grundvelli 3. mgr. 114. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 og reglugerðar nr. 681/1998 um Rannsóknarnefnd umferðarslysa. Nefndarmenn skulu hafa sérþekkingu svo sem á umferðarlöggjöf, löggæslu, slysa- og bráðalækningum, umferðarskipulagi, bifreiðatekni og váttryggingum. Nefndin skal starfa sjálfstætt og óháð öðrum aðilum.

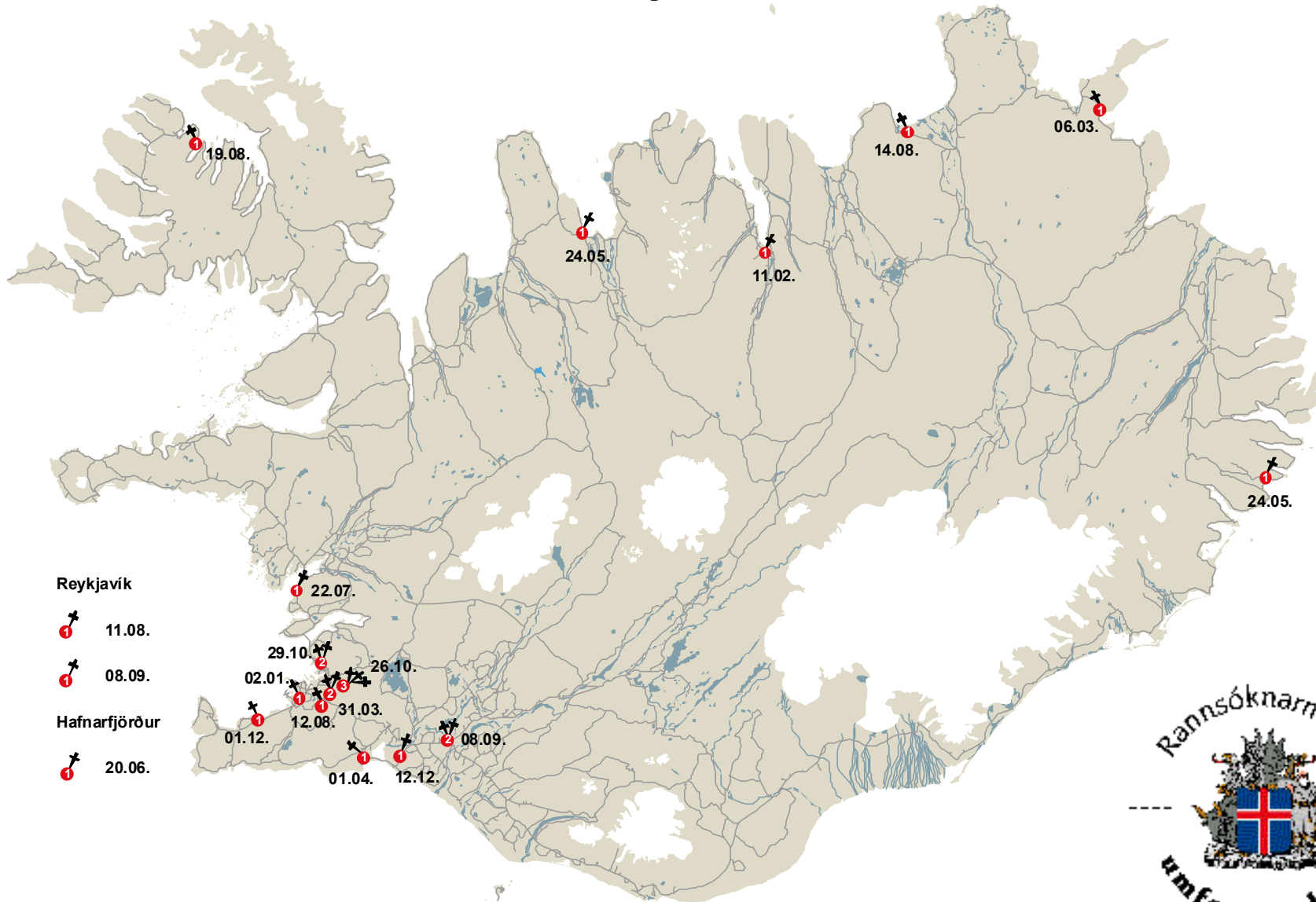
Nefndin ákveður hvaða flokkar slysa skuli rannsakaðir, t.d. banaslys í umferðinni eða vissir flokkar annarra alvarlegra umferðarslysa. Rannsakaðir eru þeir þættir er urðu til þess að slysið varð og eru þeir flokkaðir eftir því, hvort þeir tengjast vegfarendum, ökutækjum eða vegi og umhverfi hans. Á grundvelli rannsókna skulu lagðar fram tillögur um ráðstafanir til að koma í veg fyrir sambærileg umferðarslys, eða draga úr afleiðingum þeirra.

Eftirfarandi ferli er fylgt við rannsóknir umferðarslysa:

- Að tilhlutan lögreglu tilkynnir Neyðarlínan nefndinni um umferðarslys
- Nefndarmenn eða starfsmenn rannsaka vettvang, þegar ástæða er til og aðstæður leyfa
- Ökutæki, er tengjast slysinu, eru athuguð
- Viðtal er tekið við þá er aðild áttu að slysi og vitni, ef nefndin telur ástæðu til
- Nefndin aflar afrita lögreglu- og sjúkraskýrslna, og annarra gagna er slysið varða
- Öll gögn og skýrslur, sem nefndinni berast eru meðhöndlaðar sem trúnaðarmál.

Nefndarmenn og sérfræðingar gera sína athugun og er gögnum safnað saman um hvert slys. Nefndin leggur síðan mat á orsakir hvers slyss. Gerð er yfirlitsskýrsla árlega um þá tilteknu gerð slysa sem rannsökuð hefur verið. Í þeirri skýrslu skal koma fram samantekt á orsökum slysanna, flokkun þeirra og tillögur að fyrirbyggjandi aðgerðum. Kostnaður vegna starfs nefndarinnar greiðist af framlögum, sem nefndinni hafa verið veitt í fjárlögum, og af stofnunum.

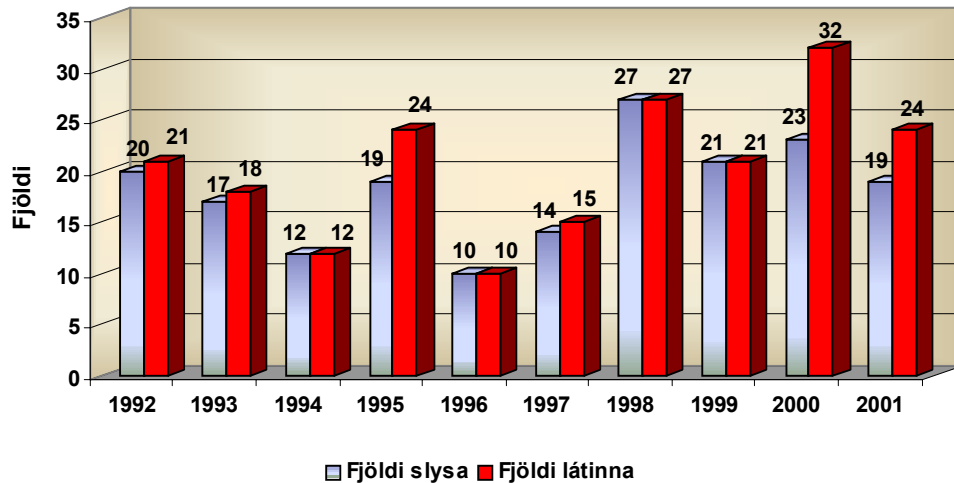
# Banaslys 2001



## Yfirlit yfir banaslys 2001: Grunntölfræði

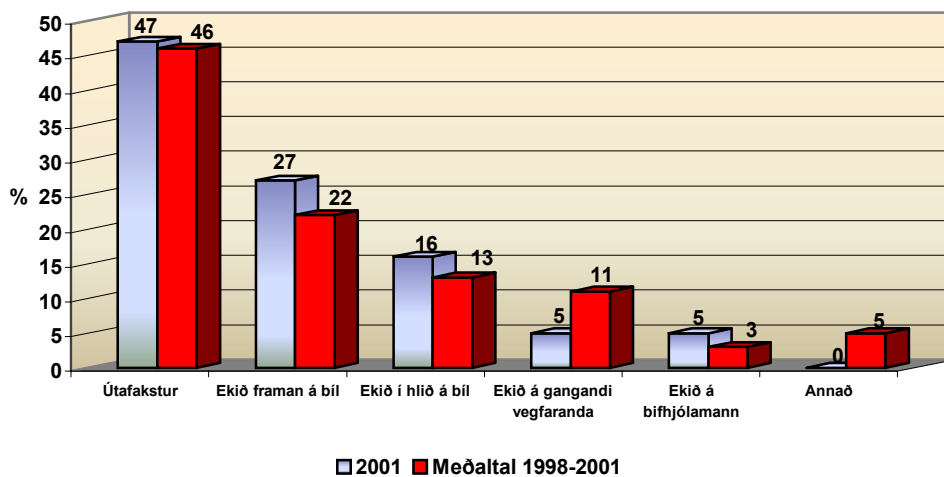
### Þróun banaslysa

Árið 2001 létust 24 einstaklingar í 19 umferðarslysum. Í tveimur tilvikum lék grunur á að um sjálfsvíg hefði verið að ræða. Á mynd 1 sést þróun banaslysa í umferðinni undanfarin 10 ár (1992-2001). Alls hafa 204 látið lífið í umferðarslysum á tímabilinu.



Mynd 1. Látnir í umferðarslysum 1992-2001.  
Heimild: Slysaskrá Umferðarráðs

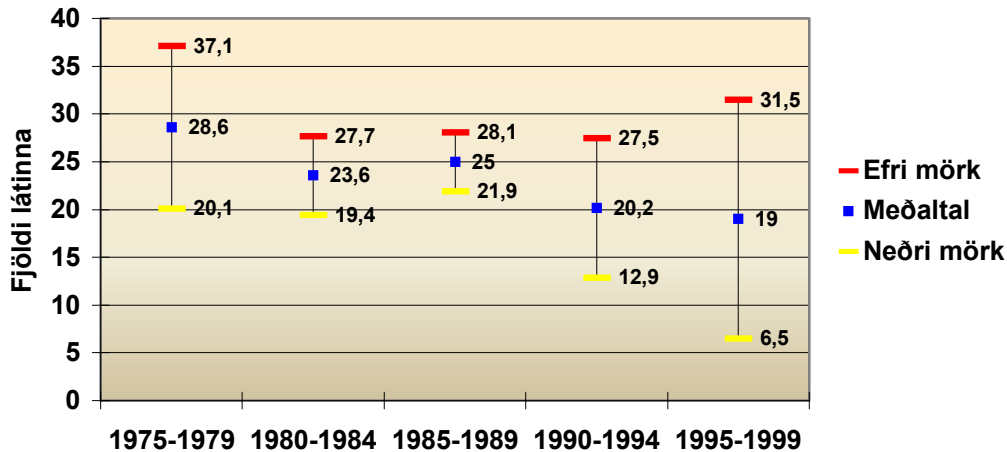
Útafakstur er algengasta tegund banaslysa í umferðinni, um helmingur tilvika, en þar á eftir koma framanákeyrslur og hliðarárekstrar. Árið 2001 skiptast tegundir umferðarslysa mjög svipað og undanfarin ár eins og sést á mynd 2. Við það bætist að einn gangandi vegfarandi lét lífið á árinu, einn keppandi í akstursíþróttum og einn bifhjólamaður. Annar bifhjólamaður lést af afleiðingum slyss en það flokkaðist utan hinnar alþjóðlegu 30 daga reglu um banaslys í umferðinni.



Mynd 2. Tegund banaslysa í umferðinni 1998-2001

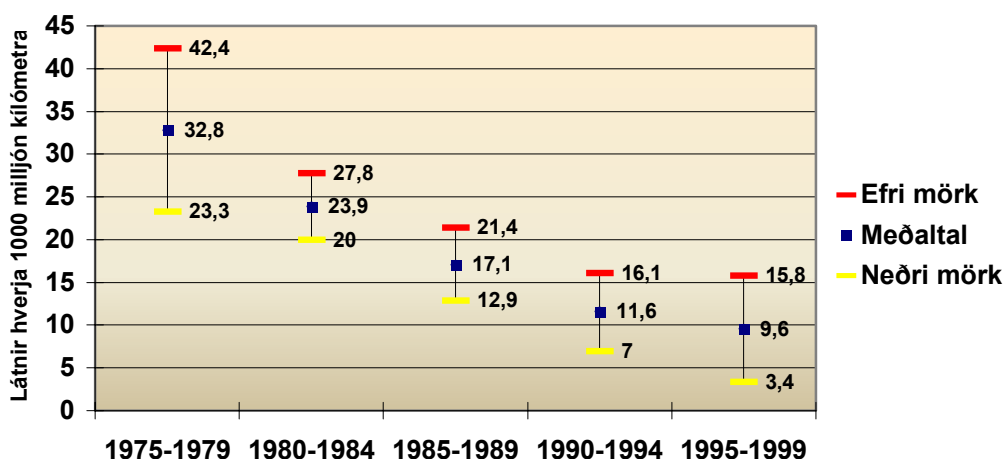


Árin 1975-1979 létust að meðaltali 29 einstaklingar á ári í umferðarslysum, 23 einstaklingar árin 1980-1984, 25 einstaklingar árin 1985-1989, 20 árin 1990-1994 og 19 árin 1995-1999 (mynd 3). Nánari greining á meðaltölum leiðir í ljós að ekki er um tölfræðilega marktækan mun að ræða og sést á myndinni að vikmörk meðaltala skarast öll á tímabilinu. Mesta dreifing í kringum meðaltalið er árin 1995-1999, en þá er tæplega fimmfaldur munur á hæsta (31,5) og lágsta gildi (6,5).



Mynd 3. Fjöldi látinna í umferðarslysum 1975-1999. Meðaltal og vikmörk (95%)

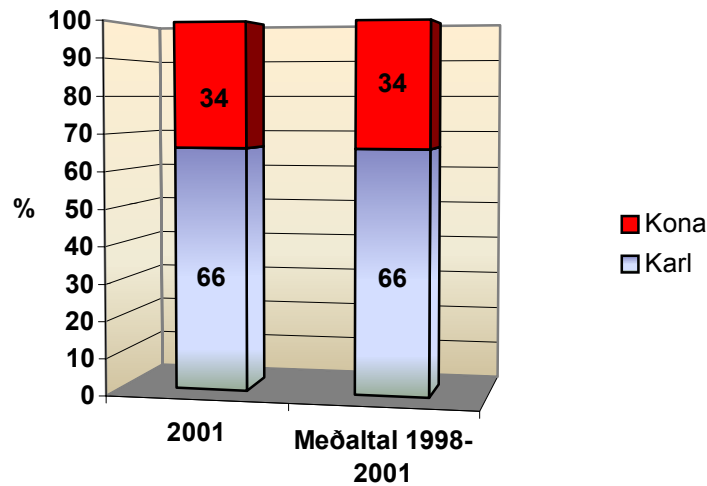
Sé tekið mið af eignum kílómetrum (mynd 4) breytist myndin hins vegar umtalsvert. Mat á eignum kílómetrum á ári bendir til þess að Íslendingar aki nú um þrefalt meira en fyrir liðlega 25 árum. Samkvæmt mati Vegagerðarinnar óku Íslendingar 814 milljón kílómetra árið 1975, en 2242 milljón kílómetra árið 1999. Marktækt færri létu lífið hvern ekinn kílómetra á síðari hluta 9. áratugarins samanborið við síðari hluta 8. áratugarins. Hið sama er ekki hægt að segja þegar síðari hluti 9. áratugarins er borinn saman við síðari hluta 10.áratugarins, þó svo að munur á meðaltölum sé umtalsverður.



Mynd 4. Láttnir í umferðarslysum á hverja 1000 milljón ekna kílómetra 1975-1999. Meðaltal og vikmörk (95%).

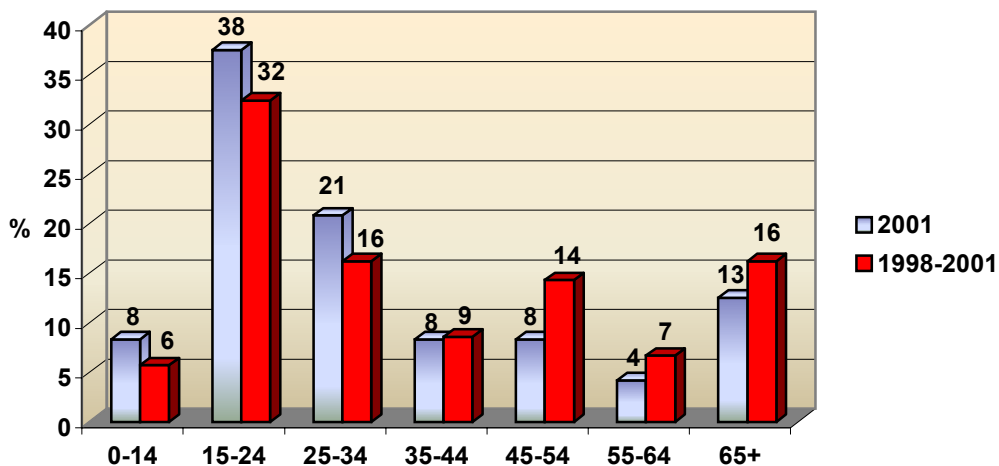
## Kyn og aldur

Rúmlega 65% þeirra sem létust í umferðarslysum árið 2001 voru karlmenn en tæplega 35% konur (mynd 5). Þetta er sama kynjahlutfall og meðaltal árána 1998-2001.



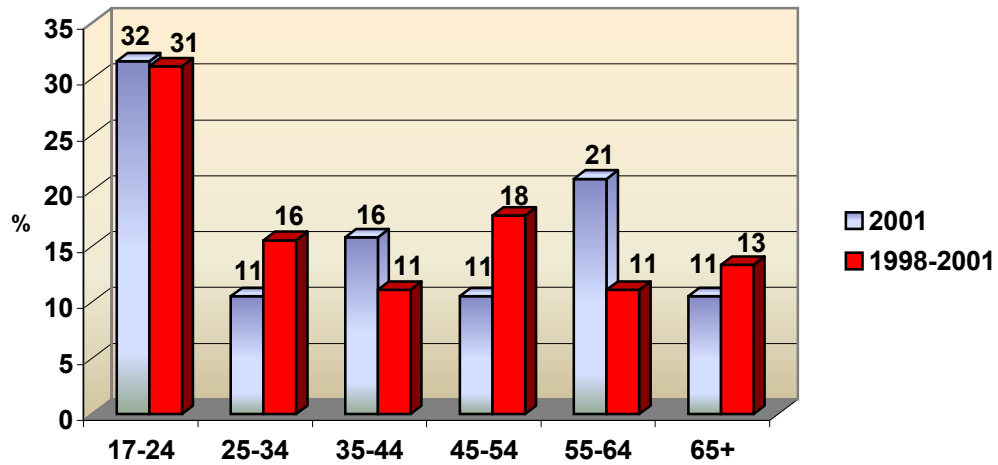
Mynd 5. Kyn látinna í umferðarslysum 1998-2001 [%]

Flestir sem létust í umferðarslysum árið 2001 voru á aldrinum 15-24 ára eða 38% (mynd 6). Næst á eftir komu 25-34 ára (21%), 65 ára og eldri (13%), 35-54 ára (8%) og 45-54 ára (8%). Tvö börn fórust í umferðinni (8%) árið 2001 og séu lagðir saman tveir yngstu aldurshóparnir kemur í ljós að 46% hinna látnu voru 24 ára eða yngri.



Mynd 6. Aldur látinna í umferðarslysum 1998-2001 [%]

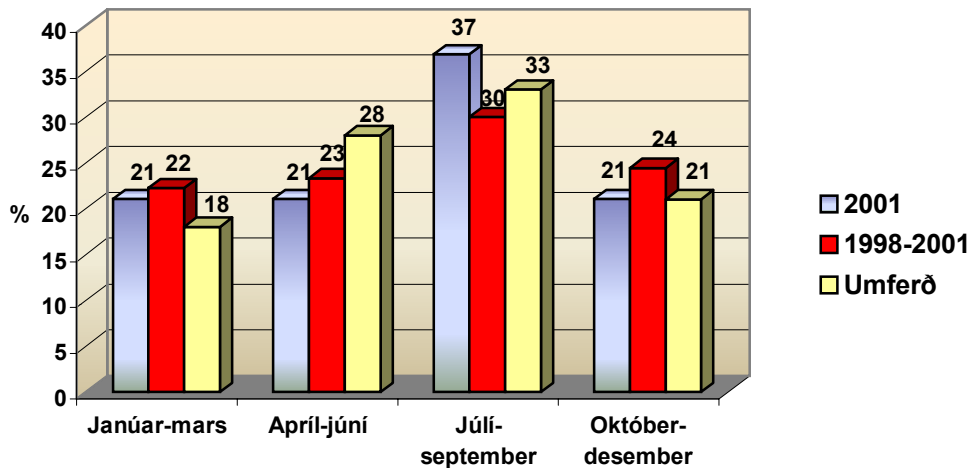
Á mynd 7 sést aldur látinna ökumanna í umferðarslysum árin 1998-2001. Rúmlega 30% ökumanna voru á aldrinum 17-24 ára, en á bilinu 11-18% í öðrum aldurshópum. Árið 2001 sker aldurshópurinn 55-64 sig úr, en 21% ökumanna sem létust í umferðinni voru á þeim aldri.



Mynd 7. Aldur látinna ökumanna í umferðarslysum 1998-2001 [%]

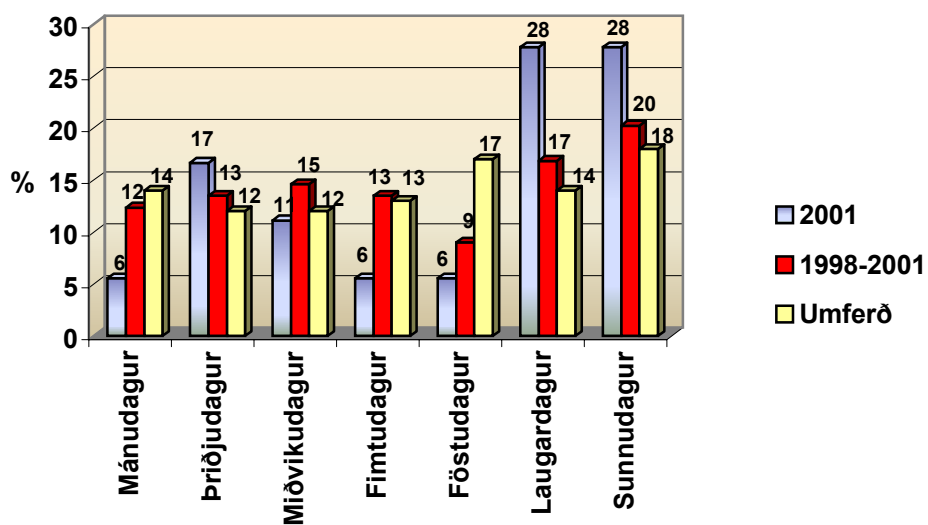
### Tími viku og árs

Banaslys í umferðinni dreifast nokkuð jafnt á ársfjórðunga samkvæmt meðaltali árána 1998-2001. Tíðnin er þó hæst um mitt sumar, en þá er umferð jafnframt þyngst. Árið 2001 varð 21% banaslysa á tímabilinu janúar-mars, 21% apríl-júní, 37% júlí-september og 21% október-deember (mynd 8).



Mynd 8. Banaslys eftir ársfjórðungum 1998-2001 [%]

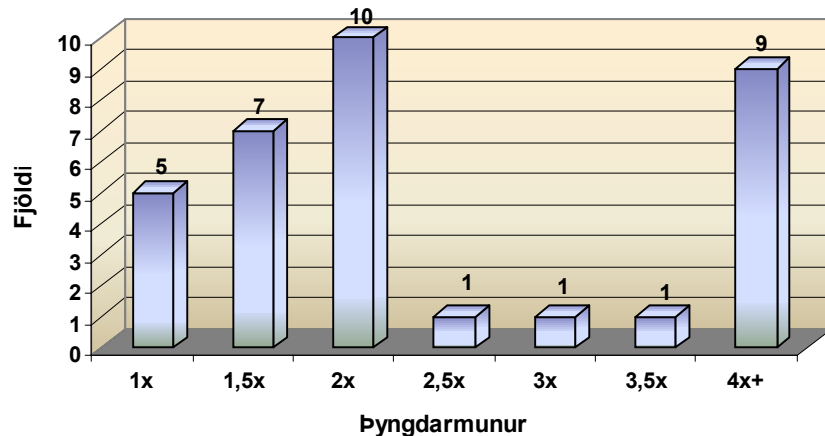
Árið 2001 var áberandi hversu mörg slys urðu um helgar, á laugardögum (28%) og sunnudögum (28%). Ef frá eru teknar helgarnar, sem eru mest áberandi, er ekki gott að ráða í dreifinguna virka daga. Samkvæmt meðaltali árána 1998-2001 verða um 20% slysa á laugardögum, 20% á sunnudögum, en frá 9-15% aðra daga vikunar (mynd 9). Það er nokkuð í samræmi við dreifingu umferðar, sem er mest föstudaga og sunnudaga. Viðmiðunartölur um umferð á myndum 8 og 9 eru frá Vesturlandsvegi undir Esjubergi (Áætlanadeild Vegagerðarinnar).



Mynd 9. Vikudagur og banaslys 1998-2001 [%]

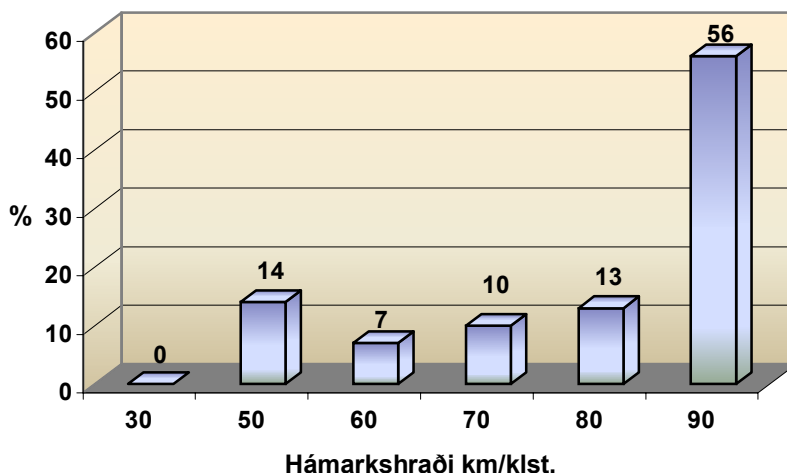
### Hámarkshraði og þyngd ökutækja

Í gögnum rannsóknarnefndarinnar kemur skýrt fram hversu afgerandi þyngdarmunur ökutækja er í árekstrum. Á mynd 10 sést þyngdarmunur ökutækja við banaslys árin 1998-2001. Algengast er að þyngdarmunur sé tvöfaldur (10 tilvik), en það er dæmigert fyrir árekstur léttar fólksbifreiðar og meðal jeppabifreiðar. Í þeim tilvikum (9 tilvik) þar sem þyngdarmunur er fjórfaldur (4x) eða hærri hefur orðið árekstur við stærri bifreiðir, s.s. flutningabíla og rútur. Í 67% tilvika er þyngdarmunur í árekstrum tvöfaldur eða hærri og í yfir 90% tilvika létust ökumenn eða farþegar í smærra ökutækinu.



Mynd 10. Þyngdarmunur ökutækja í árekstrum banaslysa 1998-2001

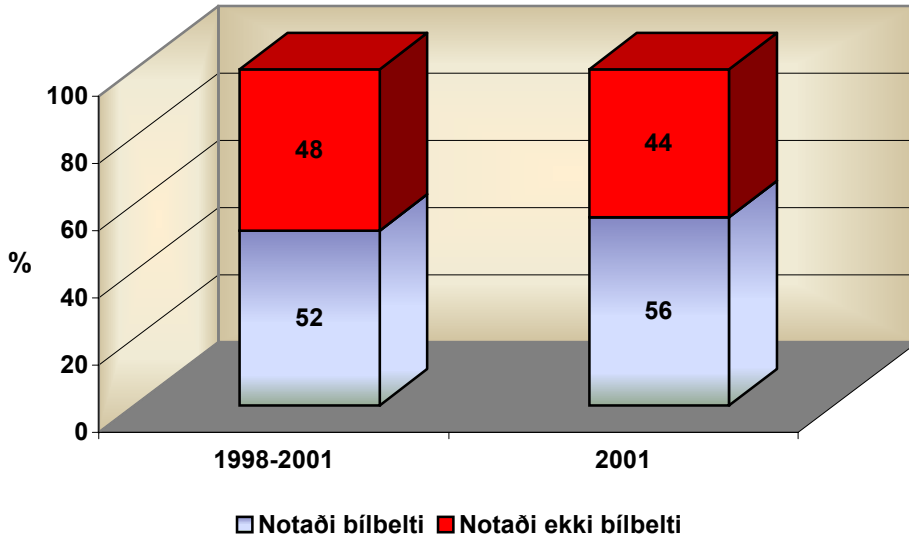
Á mynd 11 sést leyfður hámarkshraði á vegum og götum sem banaslys urðu á árin 1998-2001. Yfir helmingur banaslysa (56%) verður á vegum þar sem hámarkshraði er 90 km/klst, 13% þar sem hámarkshraði er 80 km/klst og 10% þar sem hámarkshraði er 70 km/klst. Ekkert banaslys varð á tímabilinu við götu þar sem hámarkshraði er 30 km/klst. Myndin sýnir einnig muninn á fjölda slysa í dreifbýli (70 til 90 km/klst.) og þéttbýli (30 til 60 km/klst.). Betur er búið að gangandi vegfarendum nú en áður og umferð þeirra í auknu mæli aðgreind umferð bifreiða. Þá eru árekstrar bifreiða ekki eins harðir í þéttbýli þar sem hámarkshraði er lægri og hættan á banaslysi í umferðinni því minni en í dreifbýli.



Mynd 11. Hámarkshraði á vegi í banaslysum 1998-2001 [%]

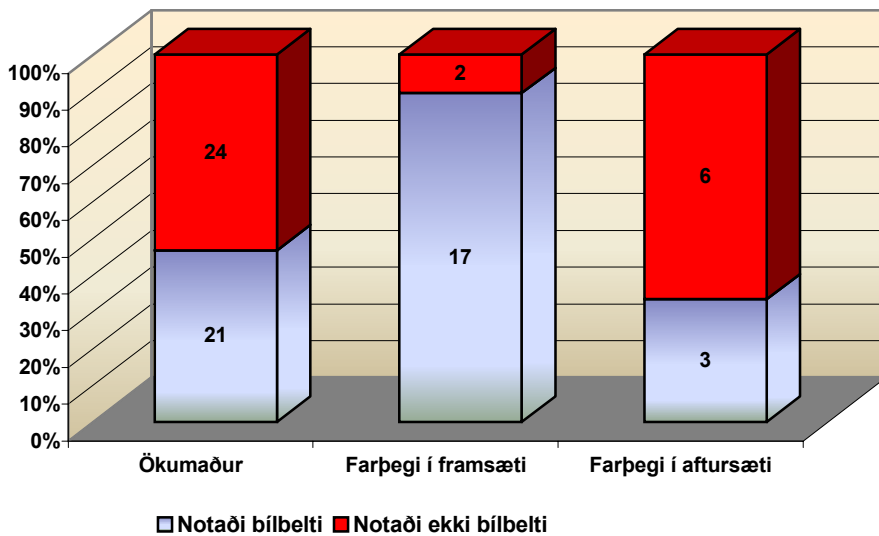
**Bílbelti**

Tæplega helmingur þeirra sem létust í umferðarslysum árið 2001 notuðu ekki bílbelti (mynd 12). Enn er töluvert í land með að fá *alla í umferðinni* til þess að spenna bílbelti. Rannsóknarnefnd umferðarslysa telur að 5 af 22 öikumönnum og farþegum bifreiða hefðu lifað umferðarslys af árið 2001, hefðu þeir notað bílbelti. Frá árinu 1998 eru 23 öikumenn og farþegar bifreiða sem hefðu sennilega lifað umferðarslys af, hefðu þeir notað bílbelti. Það eru 22% allra sem létust í umferðarslysum á tímabilinu.



**Mynd 12. Notkun bílbelta í banaslysum 1998-2001 [%]**

Á mynd 13 sést munur á bílbeltanotkun eftir því hvort um er að ræða öikumenn, farþega í framsæti eða farþega í aftursæti. Bæði öikumenn og farþegar í aftursæti spenna síður bílbelti en farþegar í framsæti.



**Mynd 13. Bílbeltanotkun eftir staðsetningu í bíl 1998-2001**

## Orsakagreining

## Aðalorsakir banaslysa í umferðinni 2001

Aðalorsakir banaslysa í umferðinni árið 2001 sjást í töflu 1. Ölvunarakstur, brot gegn biðskyldu og bílbelti ekki notuð voru algengustu orsakirnar. Í tveimur tilvikum lék rannsóknarnefndinni grunur á að um sjálfsvíg hefði verið að ræða. Beitt er orðalaginu „grunur um sjálfsvíg” þar sem slíkt verður sjaldan sannað.

Aðrar orsakir eru ofsaakstur, stöðvunarskylda og forgangur við gangbrautarljós ekki virt/ur og ökumaður sofnar undir stýri. Í tveimur tilvikum komu bílbelti við sögu þar sem farþegi tók af sér belt til að sofa og annar notaði bílbelti sem kom ekki að gagni vegna rangrar sætisstöðu.

| <i>Orsök</i>   | <i>2001</i> | <i>1998-2001</i> |
|--|-------------|------------------|
| <b>Ölvun við akstur</b>                                  | 3           | 16               |
| <b>Biðskylda ekki virt gagnvart annarri umferð</b>       | 2           | 5                |
| <b>Farþegi notar ekki bílbelti</b>                       | 2           | 6                |
| <b>Grunur um sjálfsvíg</b>                               | 2           | 2                |
| <b>Bílbelti ekki notað af ökumanni</b>                   | 1           | 13               |
| <b>Ofsaakstur</b>  | 1           | 1                |
| <b>Stöðvunarskylda ekki virt gagnvart annarri umferð</b> | 1           | 1                |
| <b>Forgangur ekki virtur við gangbrautarljós</b>         | 1           | 1                |
| <b>Sofnar undir stýri</b>                                | 1           | 3                |
| <b>Skyndilegur sjúkleiki</b>                             | 1           | 1                |
| <b>Farþegi notar bílbelti rangt</b>                      | 1           | 2                |
| <b>Farþegi tekur af sér bílbelti til að sofa</b>         | 1           | 1                |
| <b>Aðskotahlutur á vegi</b>                              | 1           | 1                |
| <b>Ófullnægjandi viðbrögð eða hjálp annarra</b>          | 1           | 1                |

**Tafla 1. Aðalorsakir banaslysa í umferðinni 2001**

Þó svo ölvunarakstur komi oftast fyrir í töflunni er það svo að bílbelti koma við sögu í fimm tilvikum, ýmist rangt notað eða ekki notað. Til einföldunar má segja að orsakirnar rúmist innan fjögurra flokka: bílbelti ekki eða rangt notuð, svefn og ölvun, forgangur ekki virtur og andleg og líkamleg veikindi. Einungis tvö atriði má rekja til annarra þátta en mannlegrar breytni ökumanna og farþega. Þau eru aðskotahlutur á vegi og ófullnægjandi viðbrögð eða hjálp annarra.

## Aðalorsök og fyrsta undirorsök 1998-2001

| <i>Orsök</i>  | <i>Fjöldi</i> | <i>%</i> |
|---|---------------|----------|
| Bílbelti ekki notað af öikumanni                            | 21            | 12%      |
| Of hraður akstur á beinum vegar- eða götukafla              | 15            | 8%       |
| Ölvun við akstur  | 13            | 7%       |
| Of hraður akstur í beygju                                   | 11            | 6%       |
| Farþegi notar ekki bílbelti                                 | 8             | 5%       |
| Biðskylda ekki virt gagnvart annarri umferð                 | 6             | 3%       |
| Sofnar undir stýri  | 5             | 4%       |
| Hálka á vegi  | 4             | 3%       |
| Hélt sig ekki hægra megin. Framanákeyrsla                   | 4             | 3%       |
| Hönnunargallar við hliðarsvæði                              | 3             | 2%       |
| Hár aldur   | 3             | 2%       |
| Mikið ölvaður   | 3             | 2%       |
| Skyndilegur sjúkleiki                                       | 3             | 2%       |
| Farið fram úr beint ofan í umferð á móti                    | 2             | 1%       |
| Farþegi notar bílbelti rangt                                | 2             | 1%       |
| Fótgangandi heldur sig ekki við göngustíga                  | 2             | 1%       |
| Fótgangandi heldur sig ekki við vegbrún eða götukant        | 2             | 1%       |
| Grunur um sjálfsvíg   | 2             | 1%       |
| Hlaupið án þess að taka tillit til umferðarinnar            | 2             | 1%       |
| Kæruleysi og stælar   | 2             | 1%       |
| Lausaganga sauðfjár   | 2             | 1%       |
| Of lítið bil milli bíla í þéttri umferð                     | 2             | 1%       |
| Óhæfur. Missti stjórn á ökutæki í lausamöl á öxl            | 2             | 1%       |
| Röng gerð hjólbarða (sumardekk)                             | 2             | 1%       |
| Skortur á einbeit. eða athygli v/tilfinningalegs ójafnvægis | 2             | 1%       |
| Skortur á einbeitngu. eða athygli.Útvarp, sími o.s.frv.     | 2             | 1%       |
| Skortur á einbeitingu eða athygli dreift af völdum farþega  | 2             | 1%       |
| Slæm staðsetning skilta, umferðarljósá eða gangbrauta       | 2             | 1%       |
| Aðgát ekki nægjanleg við að bakka                           | 1             | 0,5%     |
| Aðskotahlutur á vegi  | 1             | 0,5%     |
| Andlega vanheill  | 1             | 0,5%     |
| Á ferð um ökutæki   | 1             | 0,5%     |
| Barn sem er farþegi er ekki fest nægjanlega í barnabílstól  | 1             | 0,5%     |
| Einbreið brú  | 1             | 0,5%     |
| Einstaklingur heilsuveill                                   | 1             | 0,5%     |
| Farið framúr hægra megin                                    | 1             | 0,5%     |
| Farið framúr þegar skyggni var ekki nægjanlegt              | 1             | 0,5%     |
| Farþegi er barn í framsæti með bílbelti                     | 1             | 0,5%     |
| Farþegi tekur af sér bílbelti til að sofa                   | 1             | 0,5%     |
| Fatlaður  | 1             | 0,5%     |
| Forgangur ekki virtur við gangbrautarljós                   | 1             | 0,5%     |
| Gatnamót  | 1             | 0,5%     |
| Gengið án þess að hugsa um umferðina                        | 1             | 0,5%     |
| Beygir í víðan boga í beygju eftir gatnamót                 | 1             | 0,5%     |
| Hjólbarðar mjög eyddir                                      | 1             | 0,5%     |



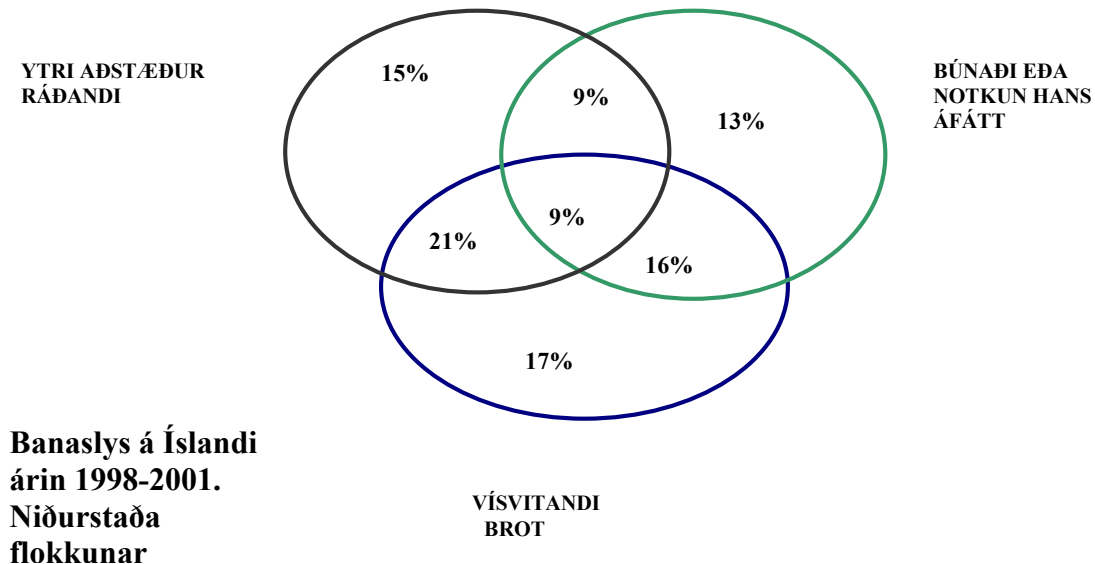
| <i>Orsök (frh.)</i>                                     | <i>Fjöldi</i> | <i>%</i> |
|---|---------------|----------|
| Lausamöl á yfirborði                                    | 1             | 0,5%     |
| Lyfjanoðkun   | 1             | 0,5%     |
| Mat ekki fjarlægð, stærð eða staðsetningu ökutækis rétt | 1             | 0,5%     |
| Merkingar eyddar  | 1             | 0,5%     |
| Mikil rigning   | 1             | 0,5%     |
| Mjúk beygja   | 1             | 0,5%     |
| Of hraður akstur til að veita forgang á gatnamótum      | 1             | 0,5%     |
| Of hraður akstur framhjá hindrun (vinnust.,strætó)      | 1             | 0,5%     |
| Of hraður akstur miðað við farm                         | 1             | 0,5%     |
| Of hraður akstur niður brekku                           | 1             | 0,5%     |
| Of hraður akstur, annað                                 | 1             | 0,5%     |
| Ofsaakstur  | 1             | 0,5%     |
| Ófullnægjandi viðbrögð eða hjálp annarra                | 1             | 0,5%     |
| Ófullnægjandi viðbrögð eða hjálp sjúkrahúss             | 1             | 0,5%     |
| Óhæfur í að ráða við ökutæki, sem byrjar að renna til   | 1             | 0,5%     |
| Óhæfur í akstri óvenjulegra ökutækja                    | 1             | 0,5%     |
| Óhæfur ökumaður í akstri                                | 1             | 0,5%     |
| Óhæfur/Erlendur ökumaður                                | 1             | 0,5%     |
| Skilti, umferðarljós eða gangbrautir væru nauðsynleg    | 1             | 0,5%     |
| Snjóflóð  | 1             | 0,5%     |
| Snjóhaft á vegi   | 1             | 0,5%     |
| Snjór, slydda, haglé                                    | 1             | 0,5%     |
| Staðsetning farþega órugg                               | 1             | 0,5%     |
| Sterkur vindur  | 1             | 0,5%     |
| Stöðvunarskylda ekki virt gagnvart annarri umferð       | 1             | 0,5%     |
| Umhverfi ber ekki hámarkshraða,við brú                  | 1             | 0,5%     |
| Þyngdarmunur ökutækja meira en fjórfaldur               | 1             | 0,5%     |
| Ökumaður eða farþegi kastast út úr bíl                  | 1             | 0,5%     |

**Tafla 2. Aðalorsakir og fyrsta undirorsök í banaslysum í umferðinni 1998-2001**

Í töflu 2 er listi yfir aðalorsök og fyrstu undirorsök í banaslysum í umferðinni 1998-2001. Hér er um að ræða tvo mikilvægustu þætti í hverju banaslysi, að mati rannsóknarnefndarinnar. Fjöldi atvika koma fyrir í töflunni, en hraðakstur á beinum vegi eða í beygju er mest áberandi, en þar á eftir að bílbelti er ekki eða rangt notað og ölvunarakstur. Samanlagt hlutfall þessara þriggja þátta er 45% en til samanburðar má geta þess að markmið umferðaröryggisáætlunar næstu 11 ára kveður á um 40% fækkun alvarlegra umferðarslysa (Umferðaröryggisáætlun 2002-2012).

Alls flokkast 82% þátta í töflunni undir mannleg mistök, um 16% til umhverfisþátta og 2% til galla í búnaði ökutækja.

## Flokkun samkvæmt reglum núll-sýnarinnar



**Banaslys á Íslandi  
árin 1998-2001.  
Niðurstaða  
flokunar**

**VÍSVITANDI  
BROT**

**Mynd 14. Flokkun aðalorsaka banslysa í umferðinni samkvæmt reglum núll-sýnarinnar.**

Orsakagreiningin hér að ofan byggir á sænsku núll-sýninni, þar sem orsökum banaslysa er skipt í þrjú flokka: Ytri aðstæður ráðandi (vegur og umhverfi hans), búnaði eða notkun hans áfátt (búnaður bifreiðar, ástand bifreiðar, öryggisbúnaður) og vísvitandi brot (hraðakstur, ölvun o.s.frv.). Á Íslandi er algengast að orsakir slysa megi rekja til blöndu af *vísvitandi brotum og ytri aðstæðum* (21%), eða klárum *vísvitandi brotum* (17%). Þar á eftir kemur blanda af *búnaði eða notkun hans áfátt og vísvitandi brotum* (16%) en síðan *ytri aðstæður ráðandi* (15%).

Orsakagreiningin leiðir í ljós að mannleg mistök eru algengustu orsakir banaslysa í umferðinni. Því miður eru mörg þessara mannlegu mistaka hrein og klár vísvitandi brot og kæruleysi sem vart er hægt að flokka sem ófyrirsjáanleg óhöpp og slys. Nánar verður vikið að þessu efni í lokakafli skýrslunnar.

## Formleg bréf

Rannsóknarnefnd umferðarslysa sendi frá sér fjögur formleg bréf árið 2001 með athugasemdum sem varða umferðaröryggismál. Í töflunni hér að neðan gefur að líta innhald þessara bréfa og viðbrögð við þeim.

| <i>Viðtakandi</i>                               | <i>Sent Dags</i> | <i>Efni</i>   | <i>Svar dags</i> | <i>Viðbrögð</i>   |
|---|------------------|---|------------------|---|
| <b>Vegamálastjóri</b>                           | 24.4.2001        | Hönnun vegamóta Þrengslavegar og Suðurlandsvegur  | 8.5.2001         | Vegagerðin er að endurhanna vegamót Hringvegur og Þrengslavegar.  |
| <b>Umdæmisstjóri Vegagerðinnar á Reykjanesi</b> | 15.7.2001        | Gangbrautarmerkingar á Reykjavíkurvegi í Hafnarfirði  | 10.9.2001        | Bæjarráð Hafnarfjarðar lagði til við Vegagerðina að sett yrðu umferðarljós eða mislæg tenging fyrir gangandi umferð móts við Reykjavíkurveg 68. Jafnframt að sett yrði girðing í miðeyju á Reykjavíkurvegi til að hindra umferð gangandi yfir götuna. |
| <b>Landlæknir</b>                               | 3.10.2001        | Tillaga nefndarinnar um skipan starfshóps sérfróðra manna til að fjalla um heildarskipulag á viðbúnaði vegna slysa                | 14.3.2002        | Dómsmálaráðherra og heilbrigðisráðherra hafa skipað starfshóp sem mun skila tillögum sínum í haust.   |
| <b>Ríkissaksóknari</b>                          | 31.10.2001       | Tillaga nefndarinnar um að sú almenna regla yrði við rannsóknir banaslysa að krufning og áfengismæling öikumanna fari ávallt fram | 7.12.2001        | Ríkissaksóknari bendir á að lög mæli fyrir um skilyrði fyrir krufningu og áfengismælingu. Ríkissaksóknari telur ekki unnt að setja aðrar almennar reglur eða almenn fyrirmæli um krufningu látinna í umferðarslysum og áfengismælingu öikumanna.      |

Tafla 3. Formleg bréf nefndarinnar vegna slysa árið 2001

## Athugasemdir og ábendingar Rannsóknarnefndar umferðarslysa -vegna banaslysa í umferðinni 2001

**Fyrri ábendingar nefndarinnar eru áfram í fullu gildi, t.a.m. um ölvunarakstur og hraðakstur.**

### **Bílbelti og notkun þeirra**

Rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur haft til skoðunar banaslys í umferðinni þar sem bílbelti voru ranglega notuð, en þessi tilvik sýna mikilvægi þess að bílbelti sitji rétt. Á þriggja punkta bílbelti er nauðsynlegt að neðri ólin liggji þvert yfir mjaðmir og efri ólin skáhalt frá mjöðm og yfir öxlina. Mikil hætta fylgir því að færa bílbelti frá öxl og undir handakrikann. Þriggja punkta bílbelti eru hönnuð með það í huga að álag dreifist jafnt á efri hluta líkamans ef umferðaróhapp verður. Sé bílbelti smeygt undir höndina eykst álag á kviðarhol sem líkaminn þolir ekki.

Þá er mikilvægt að ökumenn og farþegar sitji uppréttir í sætum, með höfuðpúða rétt stillta og að bílbeltin liggja þétt að líkamanum. Það má alls ekki halla sætum aftur þannig að bil myndist milli líkama og bílbeltis. Óvíst er hvort bílbeltið þoli álagið verði umferðarslys, auk þess sem veruleg hætta er á að viðkomandi einstaklingur renni fram úr sætinu undan bílbeltinu.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur ítrekað bent á nauðsyn þess að fólk spenni bílbelti í umferðinni. Mat á gögnum árána 1998-2001 benda til þess að verulegar líkur væru á því að 23 einstaklingar (23% látinna í umferðarslysum á tímabilinu) hefðu lifað slys af, hefðu þeir notað bílbelti, og jafnvel sloppið með litla áverka. Matið byggir á skoðun á farþegabúri bifreiða sem lent hafa í slysum. Aukin bílbeltanotkun er stór þáttur í því að markmið umferðaröryggisáætlunar 2002-2012 um 40% fækkun alvarlegra slysa náist

### **Öryggispúðar**

Rannsóknarnefnd umferðarslysa varar við því að fólk treysti um of á öryggispúða í bifreiðum. Púðarnir springa ekki út nema að uppfylltum tilteknum skilyrðum um hraða ökutækja, þyngd höggs og stefnu áreksturs. Komið hefur fyrir að öryggispúðar blási ekki út þótt skilyrðin væru fyrir hendi. Öryggispúðar veita viðbótaröryggi í umferðarslysum, séu þeir notaðir með bílbeltum, en einir og sér eru þeir gagnslitlir og geta jafnvel verið hættulegir vegna afls síns í alvarlegu umferðarslysi. Margir árekstrar valda því að bílar snúast við höggið. Í slíkum tilvikum kastast fólk til hliðar, en ekki í átt að öryggispúðanum sem blæs út.

Þá mega börn yngri en 12 ára undir engum kringumstæðum sitja í sætum þar sem öryggispúðar eru. Púðarnir eru mjög kraftmiklir og eru hannaðir m.t.t. hæðar og þyngdar fullorðins fólks sem er herra en 140 cm.

## Barnabílstólar

Hægt er að festa kaup á barnabílstólum víða, m.a. er í mörgum tilvikum unnt að kaupa slíka stóla á næstu bensinstöð eða byggingarvöruverslun. Ekki er tryggt að þeir sem selja slíka vöru séu færir um að leiðbeina fólki um hvaða gerð bílstóls henti barni þeirra, eða hvernig eigi að festa þá. Að auki vantar nauðsynlega að leiðbeiningar sem fylgi stólum séu á íslensku. Þó að víða sé hægt að leita sér upplýsinga og fá ráðgjöf um slíkan búnað, eru engar fastmótaðar heildarreglur um þennan mikilvæga öryggisbúnað í bifreiðum. Til eru nokkrar gerðir barnabílstóla, og velur fólk þá gerð sem hæfir aldri barna þeirra. Mismunandi festingarmöguleikar eru á stólunum, eftir því hvort þeir snúa fram eða aftur miðað við akstursstefnu bifreiðar. Barnabílstóll sem festur er ranglega í sæti er lausari en ella og hættulegur barninu verði umferðarslys.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa telur að líta verði á barnabílstóla sem hluta af öryggisbúnaði bifreiða og þeir færðir til skoðunar árlega. Tryggja verður að fólk velji rétta gerð bílstóla og kunni að festa þá. Rannsóknarnefndin leggur til við dómsmálaráðherra að skipaður verði starfshópur sem skoði hvort unnt sé að koma á heildarreglum um þennan öryggisbúnað, þar á meðal um eftirlit með barnabílstólum í bifreiðum. Mikilvægt er að lögreglan fái þjálfun í að meta hvort barnabílstólar séu rétt festir í bíla og hvort gerð stólsins hæfi aldri barnsins.

## Festingar í farangursrými bifreiða

Nauðsynlegt er að brýna fyrir fólki að festa hluti vel og vandlega í bifreiðum sínum. Í mörgum gerðum bifreiða er farangursrými ekki aðskilið farþegarými (t.d. á skutbílum og jeppum). Ef verið er að flytja þunga hluti í bifreiðum er mikilvægt að festa þá niður. Í nokkrum slysa sem nefndin hefur skoðað hefur grjót, felgur og annað lauslegt (en þungt!) farið af stað í bílum og valdið meiðslum á fólki. Í botni farangursrýmis margra tegunda bíla eru krókar eða lykkjur, ætlaðar til að njörva niður farangur. Hægt er að kaupa þar til gerðar ólar og teygjur með krókum, t.d. á bensinstöðvum. Með fræðslu og áróðri er hægt að komi fólki í skilning um þetta einfalda atriði og leggur Rannsóknarnefndin til að Umferðarráð standi fyrir vitundarvakningu meðal ökumanna á mikilvægi þess máls.

## Arðsemi vegagerðar og umferðaröryggi

Útafakstur og framanákeyrslur eru algengstu tegundir banaslysa í umferðinni á Íslandi. Samkvæmt gögnum rannsóknarnefndarinnar undanfarin fjögur ár hafa um 46% banaslysa stafað af útafakstri bifreiða og um 22% af framanákeyrslum. Fækka mætti verulega árekstrum á þjóðvegum landsins m.a. með nýjum umferðarmannvirkjum, vegriðum á milli akreina, og verulega mætti draga úr afleiðingum útafaksturs með því að bæta nánasta umhverfi vega. Samkvæmt umferðaröryggisáætlun Vegagerðarinnar er áætlað að gera átak í því að lagfæra umhverfi vega og setja upp vegrið til að hindra útafakstur. Í umferðaröryggisáætlun ríkisstjórnarinnar 2001-2012 er einnig kveðið á um bætt umferðarmannvirki til fækkunar umferðarslysa. Mikilvægt er að fylgja arðsemis- og umferðaröryggissjónarmiðum þegar ráðist er í framkvæmdir. Eðlilegt er að þau verkefni, sem sýnt þykir að fækki mest umferðarslysum miðað við það fjármagn sem varið er til þeirra, hafi forgang umfram önnur.

Gert er ráð fyrir að byggja fjögurra akreina veg á milli Hafnarfjarðar og Keflavíkur á næstu árum. Markmiðið með því er að fækka umferðarslysunum sem hljótast af framanákeyrslum og útafakstri, en mörg alvarleg umferðarslys hafa orðið þar. Í skýrslu verkfræðistofunnar Línuhönnunar (2001) um útfærslu umferðarmikilla þjóðvega í grennd við höfuðborgarsvæðið er bent á að hægt sé að byggja þriggja akreina veg með vegriði milli akstursstefna á leiðinni milli Hafnarfjarðar og Keflavíkur, fyrir mun minna fjármagn en fjögurra akreina veg með vegriði milli akstursstefna. Veg sem anni fyllilega ársdagsumferð á leiðinni og leiðir til fækkunar alvarlegra umferðarslysa.

Skiptar skoðanir geta verið um í hvaða framkvæmdir eigi að ráðast og hvernig þær eigi að útfæra. Umferðarmannvirkið á milli Hafnarfjarðar og Keflavíkur er dæmi um slíkt. Um það verður ekki deilt, að bygging fjögurra akreina vegar mun fækka alvarlegum umferðarslysum. Hér er hins vegar um mjög kostnaðarsama aðgerð að ræða sem eðlilega vekur upp spurningar um aðra kosti í vegagerð, út frá arðsemis- og umferðaröryggisjónarmiðum.

Lýsing þjóðvega er annað álitamál þegar litið er til arðsemi og umferðaröryggi framkvæmda. Enginn efast um þægindi þess að aka eftir upplýstum vegi, en rannsóknir benda ekki til þess að lýsing þjóðvega utan þéttbýlis sé afgerandi þáttur í fækkun umferðarslysa (Lýsing þjóðvega utan þéttbýlis, 2002).

Rannsóknarnefnd umferðarslysa leggur á það áherslu að fast sé staðið á arðsemis- og umferðaröryggisjónarmiðum, að undangengnum rannsóknum, áður en ráðist er í framkvæmdir við umferðarmannvirki.

### **Vikmörk á hraðamælingum**

Sú óskráða regla gildir meðal ökumanna á Íslandi að í lagi sé að aka 11-14 km/klst. yfir hámarkshraða á þjóðvegum. Bæði kemur til að vikmörk í sektarreglugerð eru rúm (fyrsta brot skilgreint þegar ekið er 11 km/klst yfir hámarkshraða) og við þau mörk bætast vikmörk hraðamælingartækja (1-3 km/klst), eftir því hvaða mæliaðferð og tæki er notað. Þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. vita ökumenn að lögregla mun ekki stöðva þá, haldi þeir sér undir 104 km/klst og víða er svigrúm ennþá meira. Í umferðaröryggisáætlun ríkisstjórnarinnar (liður 3.4.6, bls.26) er vikið að hraðamælingum og vikmörkum þeirra og tekur rannsóknarnefndin undir þær ábendingar og telur brýnt að vikmörkin verði þrengd. Hraðakstur er ein helsta ógnin við umferðaröryggi landsmanna og þessi aðgerð til þess fallin að draga úr ofsaakstri og alvarlegum umferðarslysum.

## Öryggisbúnaðar bifhjólamanna

Því hefur verið komið á framfæri við rannsóknarnefndina að skýrar reglur vanti um öryggisbúnað bifhjólamanna hér á landi. Í umferðarlöggjöfinni er kveðið á um að bifhjólamenn eigi að nota hlífðarhjálms (sjá þó reglur um undanþágu frá notkun hlífðarhjálms. nr. 205 26. maí 1993) en ekki er fjallað um hlífðarfatnað og skyldu ökumanna og farþega bifhjóra til að klæðast slíkum fatnaði. Rannsóknarnefndin beinir því til dómsmálaráðuneytisins að skýrt verði kveðið á um skyldu til notkunar hlífðarfatnaðar og hlífðarhjálms við akstur bifhjóls og einnig að sama gildi um farþega á bifhjóli. Brýnt er að kröfum til slíks búnaðar sé lýst í reglugerð. Jafnframt verði tekin upp skoðunarskylda á bifhjólahjálmmum og hlífðarfatnaði bifhjólamanna og lögreglumenn þjálfaðir í að kanna slíkan búnað hjá bifhjólamönnum.

## Sjóður um kostnaðarsamar framhaldsrannsóknir

Við rannsóknir alvarlegra umferðarslysa kemur fyrir að lögregluembætti þurfa að meta hvort ásættanlegt sé að eyða fjármagni í framhaldsrannsóknir. Hjá lögregluembættum er þetta oft spurning um ákæru- og málskostnaðarlið. Þá kemur fyrir að að rannsóknargögn skortir vegna þess að lögreglustjórar hafa ekki talið sér fært að rannsaka til hlítar hvort t.d. bilun hafi orðið í bifreið eða öðru ökutæki sem olli tjóni. Það er óásættanlegt að mikilvægum spurningum sem varða umferðarslys og umferðaröryggi, sé ósvarað, vegna fjárskorts. Í sumum tilvikum þarf að kalla til sérfræðinga til að gera úttektir, eða senda gögn til annarra landa, ef sérfræðipækking er ekki til staðar á Íslandi. Rannsóknarnefnd umferðarslysa gerir það að tillögu sinni við dómsmálaráðherra að sérstakur sjóður verði stofnaður sem lögregluembættin geta leitað til vegna fjárfrekra rannsókna á slysum í umferðinni.

## Eftirlit með framkvæmdum við vegi

Í einu banaslysi árið 2001 leikur grunur á að frágangur við vegavinnu hafi verið ein af orsökum slyssins. Nauðsynlegt er að merkja vinnusvæði ítarlega þannig að ekki fari milli mála að framkvæmdir eigi sér stað og ganga þannig um að ekki skapist hætta á veginum, vegna efnisflutninga eða vinnuvéla. Rannsóknarnefndin vill beina því til Vegagerðarinnar að herða eftirlit með framkvæmdum og til lögreglu að gæta að því að farið sé að verklagsreglum sem gefnar hafa verið út um þetta efni. Til að gera lögreglu fært að fylgjast með því hvort vegmerkingar teljist fullnægjandi eða ekki telur rannsóknarnefndin rétt að kannað verði hvort reglur um vegmerkingar þar sem unnið er að framkvæmdum þarfnist endurskoðunar. Að mati rannsóknarnefndarinnar kann að vera ástæða til að gera slíkar reglur að viðauka við umferðarmerkjareglugerðina eða setja sér reglugerð um merkingar vinnusvæða.

## Akstursíþróttakeppnir

Eitt banaslys varð í go-kart akstursíþróttakeppni árið 2001. Keppnin var haldin á flugvelli og voru beygjur keppnisbrautarinnar afmarkaðar með dekkjum (klædd í plast) og gulum borða á beinum köflum. Rannsóknarnefndin bendir á að dekk skuli ekki nota til að afmarka brautir í keppnum sem þessari þar sem þau geta valdið hættu sé keyrt á þau og yfir þau. Afmörkun brauta verður að vera með merkingum sem óhætt er að aka á (t.d. nælonpúðum). Þá var grip á keppnisbrautinni ekki gott og má rekja slysið til beggja þessara þátta. Rannsóknarnefndin vill koma þeirri ábendingu á framfæri við dómsmálaráðherra og Landssamband íslenskra akstursíþróttafélaga, að alþjóðlegum öryggisreglum sé fylgt í hvívetna við go-kart keppnir sem aðrar akstursíþróttir.

## Breyttir jeppar

Nokkur umræða hefur verið að undanfögnu um breyttar jeppabifreiðir. Ljóst er að verksmiðjur sem framleiða bifreiðirnar viðurkenna ekki breytingar líkt og þær sem gerðar eru á jeppum á Íslandi. Eiginleikum bifreiðanna er breytt, þær hækkaðar upp og í sumum tilfellum þarf að skera úr burðarvirki bílsins til að koma stærri hjólbörðum fyrir. Ekki er krafist að undirakstursvörn sé sett á bifreiðir nema þær hafi verið hækkaðar þannig að meira en 80 cm séu milli stuðara og vegar. Engin úttekt liggur fyrir á eiginleikum þessara breyttu bifreiða eða hlutdeild þeirra í umferðarslysum og óhöppum. Rannsóknarnefnd umferðarslysa tekur undir tillögu starfshóps Umferðaröryggisáætlunarinnar (liður 9.1.3) um sama efni og leggur til við dómsmálaráðherra að skipaður verði hópur óvilhallra sérfræðinga, til að endurskoða gildandi reglur, aksturseiginleika, og öryggi breyttra jeppabifreiða, auk hlutdeildar þeirra í umferðaróhöppum og slysum.



## Hugvekja

Samkvæmt ársskýrslu ríkislögreglustjórans (2001) voru skráð 66.814 umferðarlagabrot á Íslandi árið 2000. Meðal þeirra eru um 8000 umferðarslys og óhöpp, þar af um 200 mjög alvarleg slys (bráðabirgðatölur Umferðarráðs). Vitað er að tiltölulega lágt hlutfall afbrota er tilkynnt lögreglu (sjá t.d. Maguire, 1997) og umferðarlagabrot skrapa þar botninn. Ekki er gerlegt að slá á fasta tölu umferðarlagabrota sem framin eru en ljóst að fjöldi þeirra ár hvert á Íslandi skiptir milljónum. Það er eins með umferðarlagabrotin og umferðaróhöppin að þar vitum við að fjöldinn er meiri en opinberar tölur ná að sýna. Sum óhöpp eru einungis tilkynnt tryggingarfélagum og önnur eru hvergi skráð.

Talað er um slys og óhöpp í umferðinni. Verði ökumanni á þau *mistök* að valda *umferðaróhappi* eða *umferðarslysi* (t.d. af því að hann var annars hugar, ölvaður, ók of hratt, þreyttur eða sofnaði) getur orðið úr því mál sem lögreglan er kölluð til rannsóknar. Ef um mjög alvarlegt umferðarslys er að ræða er hugsanlegt að Rannsóknarnefnd umferðarslysa fái málið einnig til skoðunar og hún leitar orsaka að slysinu. Við tölum um mistök, slys og óhöpp.

Í mörgum öðrum málum, þar sem lífi og limum fólks er stefnt í hættu er ekki talað um slys og óhöpp, heldur afbrot og glæpi. Ögni maður öðrum með barefli og hafi af honum fjármuni er talað um *vopnað rán*. *Árásarmaðurinn* má búast við mun harðari viðurlögum vegna *glæps* síns en *ökumaðurinn* sem varð valdur að *umferðaróhappinu*. Munurinn á þessum tveimur lögbrotum liggur í því að í tilviki vopnaðs ráns sýnir afbrotamaðurinn greinilegan brotavilja. Með því er átt við að árásarmaðurinn skipulagði verknaðinn, útvegaði sér vopn, hótaði og rændi mann. Þess vegna er vopnað rán skelfilegur verknaður og fordæmdur.

Glöggir lesendur skýrslu Rannsóknarnefndar umferðarslysa hafa e.t.v. veitt því athygli að í lista yfir aðalorsakir banaslysa koma sömu þættir fyrir, ár eftir ár. Of hraður akstur, bílbelti ekki notað, ölvunarakstur, svefn og þreyta. Það má velta fyrir sér hvort rétt sé að tala um *slys* og *óhöpp* í þessu samhengi?

Það er erfitt að tala um umferðarlagabrot í sömu andrá og mistök, slys óhöpp og yfirsjónir. Sérstaklega þegar um er að ræða um 67.000 skráðar yfirsjónir á ári. Umferðarlög og reglur lærir fólk þegar það tekur bílpróf. Þar að auki er haldið uppi stöðugum áráðum í fjölmiðlum um hvað má í umferðinni og hvað má ekki. Oft er fólk að gera eitthvað sem það veit að það má ekki gera *og á ekki að gera*. Og hvað er það annað en brotavilji og ásetningur, ef hraðamælirinn sýnir 120 km/klst þegar hámarkshraðaskiltið sýnir 90 km/klst? Flokkum við það sem yfirsjón? Gerðist það óvart? Hvaða afsökun hafa ökumenn? Telja þeir gula hringlaga skiltið með hraðamerkingunni jólastkraut sem gleymdist að taka niður? Eru 90 dagar til jóla?

Ef borin eru saman umferðarslys, þar sem hraðakstur er orsök, og vopnað rán er deginum ljósara að glæfraleg hegðun á sér litlar málsbætur í báðum tilvikum. En vegna þess að önnur aðferðin er talin smekklegrri en hin, er hún ekki litin eins alvarlegum augum.

Hér kann einhverjum að þykja, að höfð hafi verið uppi stór orð en hafa ber hugfast, að þeim er ekki ætlað að vera algild. Vissulega verða óhöpp og slys stundum. Og því verður ekki haldið fram hér að lausnin felist í því að kalla ökumenn glæpamenn. Hins vegar má gera ráð fyrir, að ef fólk upplifði sömu reiði og tilfinningar, sömu hræðslu og

andstyggt af umferðarlagabrotum og það upplifir gagnvart öðrum alvarlegum lagabrotum, þá væri ákveðinn sigur unninn. Ölvunarakstur og hraðakstur yrði litinn hornauga af almenningi. Ekki yrði tekið í mál að einhver æki þreyttur og slæptur og bifreið væri ekki ekið af stað fyrr en allir hefðu spennt bílbelti.

Eins og staðan er í dag þá þarf lögreglan stöðugt að hafa eftirlit með ökumönnum – passa að þeir fari sér ekki að voða. Það er það sama og foreldrar gera við börn sín, óvitana.

Bifreið sem ekið er kæruleysislega af ökumanni er hættulegt tæki. Hvers vegna umberum við að fólk leiki með líf sitt og annarra í bifreiðum? Hvaða huliðshjálmar hafa bílar sem önnur dauðatól hafa ekki?

Ef ekki verður breyting á núverandi hugarfari og hegðun ökumanna í umferðinni, mun umferðarslysum ekki fækka.

## Heimildir

Ársskýrsla ríkislögreglustjórans 2000, (2001). Reykjavík: Ríkislögreglustjórinn.

Haraldur Sigþórsson og Sigurður Örn Jónsson, (2001). *2+1 vegur. Um útfærslu umferðarmikilla þjóðvega í grennd við höfuðborgarsvæðið*. Reykjavík: Línuhönnun.

Haraldur Sigþórsson, Ingvar Rafn Gunnarsson, Sigurður Örn Jónsson og Þórólfur Nielsen, (2002). *Lýsing þjóðvega utan þéttbýlis: Tilgangur, forsendur og áhrif þjóðvegalýsingar*. Reykjavík: Línuhönnun.

Maguire, M., (1997). Crime statistics, patterns, and trends: Changing perceptions and their implications. Í Maguire, M., Morgan, R. og Reiner, R., (ritstj.), *The Oxford Handbook of Criminology*, bls. 135-188.

Umferðaröryggisáætlun ríkisstjórnarinnar 2002-2012., (2002). Reykjavík: Dómsmálaráðuneytið.

Umferðaröryggisáætlun Vegagerðarinnar, (2001). Reykjavík: Vegagerðin.

Skýrsla um umferðarslys á Íslandi árið 2000. Bráðabirgðatölur Umferðarráðs byggðar á skráningu lögreglu. Óútgefin skýrsla.

Tölur um umferð á Vesturlandsvegi undir Esjubergi 2001. Áætlanadeild Vegagerðarinnar.



Rannsóknarnefnd umferðarslysa  
Borgartúni 33, 150 Reykjavík  
Sími 562 2000  
Fax 562 7500  
[www.rnu.is](http://www.rnu.is)