

Ferðamálaráð Íslands  
Lækjargata 3  
101 Reykjavík  
S: 552 7488  
F: 5624749

EKKI TIL ÚTLÁNS  
A 12 222



# UMFERÐAR- ÖRYGGIS- ÁÆTLUN TIL ÁRSINS 2001



363.125  
Umf





### **Umferðaröryggisáætlun til ársins 2001.**

Útgefandi: Dómsmálaráðuneytið, janúar 1995.  
**2. prentun, mars 1995.**

Skýrsla nefndar um stefnumörkun að bættu umferðaröryggi til ársins 2001.

Í nefndinni sátu: Lára Margrét Ragnarsdóttir alþingismaður, formaður,  
Brynjólfur Mogensen yfirlæknir,  
Jón Birgir Jónsson ráðuneytisstjóri,  
Margrét Sæmundsdóttir formaður umferðarnefndar Reykjavíkur,  
Steingrímur J. Sigfússon alþingismaður.

Starfsmenn nefndarinnar:

Þórhallur Ólafsson umdæmistæknifræðingur og formaður Umferðarráðs,  
dr. Haraldur Sigbórsson verkfræðingur.

Textavinnsla: Örn Þ. Þorvarðarson deildarsérfræðingur.

Myndir: Umferðarráð o.fl.  
Nokkrar myndir birtar með góðfúslegu leyfi dönsku vegagerðarinnar.

Prófarkalestur: Alþingi.

Prentvinnsla: Svansprent hf.  
03 95-1000-SP-(777)



**UMFERÐAR-  
ÖRYGGIS-  
ÁÆTLUN TIL  
ÁRSINS 2001**



# Stórátak í umferðarmálum

Á undanförunum árum hefur ýmislegt verið gert til að auka umferðaröryggi og alvarlegum slysum hefur fækkað töluvert.

Sá tollur sem umferðarslys taka hér á landi er samt sem áður algerlega óviðunandi og það er fyllilega raunhæft að með samstilltu átaki megi ná því markmiði að fækka umferðarslysum og minnka þær mannlegu fórnir, þjáningar og peningalegan kostnað, sem af þeim hlýst. Með stefnumótun í umferðaröryggismálum til ársins 2000, sem ríkisstjórnin hefur samþykkt, er mörkuð sú stefna að fram að aldamótum verði í fyrsta sinn unnið eftir heildstæðri áætlun um fækkun umferðarslysa, sem felur í sér að allir þeir aðilar, innan og utan stjórnkerfisins, sem að þessum málum koma, taki þátt í samræmdu átaki. Er í þessum efnun fylgt árangursríku forðæmi hinna Norðurlandanna og stefnt er að því að fá þingsályktunartillögu samþykkt á Alþingi til frekari stuðnings áttakinu.

Í þeirri greinargerð sem hér birtist eru dregin saman helstu viðfangsefni umferðaröryggisáttaksins, sem varðar öll svið umferðar.

Fjölmarginir aðilar hafa sýnt mikinn áhuga á að vinna með stjórnvöldum að bættu umferðaröryggi og það ber að þakka. Ekki síst er mikilvægur sá áhugi sem allur almenningur hefur sýnt á að leggja sitt af mörkum, því einungis með öflugum stuðningi almennings er hægt að ná þeim árangri að bæta umferðarmenningu og auka öryggi vegfarenda.



Þorsteinn Pálsson





# Tillaga til þingsályktunar

## um stefnumótun er varðar aukið umferðaröryggi og framkvæmdaáætlun.

(Lögð fyrir Alþingi á 118. löggjafarþingi 1994–95.)

Alþingi ályktar að á næstu sex árum, eða fyrir lok ársins 2000, skuli stefnt að fækkun alvarlegra umferðarslysa um 20% miðað við meðaltal árunna 1982–92. Þessu takmarki verði náð með sameiginlegu átaki ríkis, sveitarfélaga, váttryggingafélga og áhugahópa um umferðaröryggismál. Opinberir aðilar og fyrirtæki sem starfa að umferðaröryggismálum og sveitarfélög með fleiri íbúa en 1.000 skili til dómsmálaráðuneytisins framkvæmdaáætlun eða tillögum er leiði til aukins umferðaröryggis. Dómsmálaráðherra kynni Alþingi í byrjun hvers árs stöðu umferðaröryggismála og hvernig áætluninni miðar í átt að settu marki. Starfs- og framkvæmdaáætlun verði endurskoðuð árlega.

Athugasemdir við þingsályktunartillögu þessa.

Ríkisstjórnin samþykkti 25. nóvember 1994 stefnumörkun í umferðaröryggismálum þar sem stefnt skyldi að verulegri fækkun alvarlegra umferðarslysa fyrir lok ársins 2000. Í samræmi við samþykkt ríkisstjórnar var skipuð nefnd 21. desember 1994 til að gera tillögur að umferðaröryggisáætlun sem yrði tilbúin 15. janúar 1995.

Í nefndina voru skipuð:

Lára Margrét Ragnarsdóttir alþingismaður, formaður,

Brynjólfur Mogensen yfirlæknir,

Jón Birgir Jónsson ráðuneytisstjóri,

Margrét Sæmundsdóttir, formaður umferðarnefndar Reykjavíkur, og

Steingrímur J. Sigfússon alþingismaður.

Með nefndinni störfuðu Þórhallur Ólafsson, tæknifræðingur hjá Vegagerðinni og formaður Umferðarráðs, og dr. Haraldur Sigþórsson, deildarverkfræðingur hjá borgarverkfræðingi.

Nefndin skilaði tillögum sínum með skýrslu 27. janúar 1995. Eins og sjá má í heimildaskrá hennar var víða leitað fanga og voru tillögur bornar saman við heimildir og reynslu annarra þjóða. Skýrslan verður vonandi kærkomið upplýsingarit um umferðaröryggismál og gefur gott yfirlit yfir aðgerðir í umferðaröryggismálum. Er ánægjulegt til þess að vita að Ísland hefur nú bæst í hóp þeirra fjölmörgu ríkja sem gert hafa umferðaröryggisáætlun.

Áriðandi er að hafa í huga að áætlunin þarf stöðugt að vera í endurskoðun, og því er mikilvægt að benda á að þeir sem hafa tillögur og athugasemdir við hana geta ávallt komið þeim til dómsmálaráðuneytisins eða til nefndar sem mun endurskoða skýrsluna. Því tré, sem

hér hefur verið gróðursett, er sannarlega ætlað að styrkjast og dafna á komandi missirum og árum, enda viðvarandi verkefni að draga úr þeim gríðarlega kostnaði sem samfélagið hefur af umferðarslysum. Mikil vinna hefur verið lögð í skýrsluna og þar er tekið á þáttum sem varða öll svið umferðar og varða alla sem þurfa að koma að þessu samræmda átaki.

Helstu niðurstöður nefndarinnar eru eftirfarandi:

1. Dómsmálaráðuneytið hefur yfirumsjón umferðaröryggismála. Dómsmálaráðherra skipi starfshóp til að fjalla um verkaskiptingu milli dómsmálaráðuneytis og samgönguráðuneytis með það að markmiði að samnýta betur tæknipækkingu og tryggja skilvirkari framkvæmd umferðaröryggismála í landinu.
2. Rannsóknarnefnd umferðarslysa skal starfrækt á ný og rannsaki hún alvarlegustu umferðarslysini ásamt því að vera ráðgefandi fyrir Alþingi í sérstökum málum er varða umferðaröryggi.
3. Stofnaður verði sjóður sem veiti fé til rannsóknarverkefna á umferðaröryggissviði. Sjóðurinn geti einnig stutt áhugaverðar aðgerðir ef sýnt þykir að þær stuðli að meira umferðaröryggi, t.d. hjá sveitarfélögum. Nú er innheimt umferðaröryggisgjald við aðal skoðun, nýskráningu og eigandaskipti hvernar bifreiðar að upphæð 100 krónur. Til að efla umferðaröryggisstarfið er lagt til að hækka gjaldið í 150 krónur. Umferðarráð nýti hluta þessarar fjárhæðar til að styrkja einstök umferðaröryggisverkefni sem áhugaverð eru. Ef ákveðið verður að heimila sérnúmeraplötur og á þær lagt sérstakt umferðaröryggisgjald sem renni til Umferðarráðs verði það fé einnig notað í sama tilgangi. Einnig er æskilegt að váttryggingafélög, Vegagerðin og fleiri aðilar leggi fé í sjóðinn.
4. Samvinna þeirra fjölmörgu aðila, er að umferðaröryggismálum vinna, er forsenda öflugs og árangursríks umferðaröryggisstarfs.
5. Samræma skal skráningu umferðarslysa á landinu öllu. Umferðarráð samræmi skráningu lögreglu, sjúkrastofnanir sína skráningu og tryggingafélögin sína. Þessir þrjú aðilar sameini síðan sínar skrár í eina slysaskrá.
6. Opinberar stofnanir, sem að umferðaröryggismálum vinna, sendi skýrslu til dómsmálaráðuneytis fyrir lok hvers árs um fyrirbyggjandi aðgerðir á sviði umferðaröryggismála. Sama gildi um sveitarfélög með fleiri en 1.000 íbúa.
7. Samkvæmt forkönnun, sem Hagfræðistofnun Háskóla Íslands gerði til að meta kostnað þjóðfélagsins vegna umferðarslysa, reyndist heildarkostnaður vera um 8 milljarðar kr. Lagt er til að Háskólinn geri heildarúttekt á þjóðfélagskostnaði vegna umferðarslysa og skili skýrslu þar að lútandi í haust. Nauðsynlegt er að Háskólinn komi í ríkari mæli inn í umferðaröryggisrannsóknir.
8. Æskilegt er að kannað verði hvort niðurfelling skatta á sérstökum öryggisbúnaði bifreiða, t.d. loftpúðum, leiði til aukinnar notkunar og meira umferðaröryggis.
9. Rétt er að láta kanna hvort opinber gjöld standi í vegi fyrir að ökutæki séu búin bestu fánlegu öryggistækjum.
10. Auka þarf umferðarfræðslu, bæta ökunám og efla upplýsinga- og áróðursstarf.
11. Lögleiða þarf notkun hjólreiðahjálma innan nokkurra ára.
12. Samræma þarf reglur um allt ökunám og gera öllum ökuskólum skylt að starfa með starfsleyfi frá Umferðarráði.
13. Breyta þarf reglum um heimild til aksturs á léttum bifhjólum, dráttarvélum, vélsleðum og torfærutækjum.
14. Gera þarf bóklegt ökunám fyrir alla flokka ökuréttinda að skyldu.
15. Koma þarf upp ökugerðum sem víðast í tengslum við ökukennslu og önnur umferðaröryggismál.
16. Sérstakur ökuréttindaflokkur verði tekinn upp fyrir bifreiðir með stóra eftirvagna.

17. Samræma þarf reglur um ökutæki og búnað þeirra EES-reglugerðum og þar sem leyfi-  
legt er að hafa strangari séríslenskar reglur, sem stuðla að auknu umferðaröryggi, skal  
það gert þar sem rök mæla með.
18. Vinna skal að því að bæta umferðarmannvirki með tilliti til aukins umferðaröryggis.  
Umferðaröryggi verði fastur þáttur í allri skipulagsvinnu sem tengist vega- og gatna-  
kerfi og í umhverfismati.
19. Auka þarf eftirlit og löggæslu. Þar ber sérstaklega að nefna áhrifamátt sjálfvirks  
umferðareftirlits með myndavélabúnaði og ber að stefna að uppsetningu slíks búnaðar.
20. Taka ber upp punktakerfi í tengslum við ökuferilsskrá sem fyrst.
21. Stórefla ber rannsóknir á sviði umferðaröryggismála og nýta erlendar rannsóknir í  
umferðaröryggisstarfinu.
22. Gera þarf eiganda ökutækis ábyrgari vegna aðildar bifreiðar hans að umferðarlagabroti.  
Samhliða tillögunni verður alþingismönnum afhent skýrsla nefndarinnar, „Umferðar-  
öryggisáætlun til ársins 2001“.

# Framkvæmdaáætlun um aukið umferðaröryggi

## Formáli

Þann 25. nóvember 1994 samþykkti ríkisstjórnin stefnumörkun í umferðaröryggismálum þar sem meðal annars er lagt til að gerð verði framkvæmdaáætlun um aukið umferðaröryggi til ársloka 2000. Einnig var samþykkt að skipa nefnd sem skyldi ljúka gerð framkvæmdaáætlunar um aukið umferðaröryggi, sem yrði tilbúin 15. janúar 1995. Samþykkt ríkisstjórnarinnar er birt sem fylgiskjal þessarar skýrslu á eftir niðurlagsorðum hennar og framan við heimildaskrá.

Dómsmálaráðherra skipaði eftirfarandi aðila í nefndina:

Lára Margrét Ragnarsdóttir alþingismaður, formaður  
Brynjólfur Mogensen yfirlæknir  
Jón Birgir Jónsson ráðuneytisstjóri  
Margrét Sæmundsdóttir formaður umferðarnefndar Reykjavíkur og  
Steingrímur J. Sigfússon alþingismaður.

Í samræmi við skipunarbréf nefndarinnar hafa Þórhallur Ólafsson tæknifræðingur hjá Vegagerðinni og formaður Umferðarráðs og dr. Haraldur Sigþórsson deildarverkfræðingur hjá borgarverkfræðingi starfað með nefndinni.

Textameðhöndlun var í höndum Arnar Þ. Þorvarðarsonar hjá Umferðarráði.

# Efnisyfirlit

## 1. Stjórnskipulag, kostnaður vegna umferðarslysa og myndrænt yfirlit

---

- 1.1 Almenn um stjórnskipulag
- 1.2 Verkefni opinberra aðila
- 1.3 Stjórnsýsla umferðaröryggismála
- 1.4 Framkvæmdaáætlun og tillögur
- 1.5 Þróun slysa á tímabilinu 1982-1992
- 1.6 Myndrænt yfirlit áráanna 1982-1992
- 1.7 Kostnaður þjóðfélagsins vegna slysa og forvarnaraðgerða
- 1.8 Sennileg þróun umferðarslysa í framtíðinni

## 2. Markmið og aðgerðir í umferðaröryggismálum

---

- 2.1 Almenn
- 2.2 Aðgerðir stofnana
- 2.3 Verkaskipting og samvinna
- 2.4 Svæðaskipulag
- 2.5 Skattar vegna kaupa og notkunar vélknúinna ökutækja o.fl.
- 2.6 Almenningsamgöngur
- 2.7 Umferðarlög og vegalög
- 2.8 Greining á afleiðingum (umferðaröryggismat)
- 2.9 Hagnýting tiltækra gagna og þekkingar
- 2.10 Eigið skipulags- og stöðuskjal fyrir umferðaröryggi

## 3. Umferðarfræðsla, ökunám og upplýsinga- og áróðursstarf

---

- 3.1 Kennsla og fræðsla
  - 3.1.1 Umferðarfræðsla yngri barna (3-7 ára)
    - 3.1.1.1 Umferðarskólinn Ungir vegfarendur
    - 3.1.1.2 Námskeið umferðarskólans fyrir 5 og 6 ára börn
    - 3.1.1.3 Umferðarfræðsla í leikskólum
    - 3.1.1.4 Öruggara umhverfi við heimili og skóla
    - 3.1.1.5 Notkun hjólreiðahjalma
  - 3.1.2 Grunnskólinn, umferðarfræðsla
  - 3.1.3 Framhaldsskólinn, umferðarfræðsla
  - 3.1.4 Skólinn og umhverfið
  - 3.1.5 Samvinna skóla, foreldra og forráðamanna
  - 3.1.6 Ferðir til og frá skóla
  - 3.1.7 Umferðaröryggisstarf
- 3.2 Ökunám
  - 3.2.1 Ökuskólar
  - 3.2.2 Létt bifhjól - dráttarvélar - vélsleðar - torfæruhjól
  - 3.2.3 Einkabifreið
    - 3.2.3.1 Æfingasvæði
    - 3.2.3.2 Leiðbeinandaþjálfun
    - 3.2.3.3 Fræðilegt nám
    - 3.2.3.4 Ökuþróf
    - 3.2.3.5 Námskrá og námsefni

- 3.2.4 Bifhjól
- 3.2.5 Aukin ökuréttindi - stór ökutæki
- 3.2.6 Kennsla og þjálfun í neyðarakstri
- 3.2.7 Prófdómarar
- 3.2.8 Rannsóknir, námsefni
- 3.2.9 Ökukennarar og skólastjórar ökuskóla
- 3.3 Skólakerfið - kennaramenntun
- 3.4 Sérstakir hópar
  - 3.4.1 Ungmenn
  - 3.4.2 Aldraðir
  - 3.4.3 Úrbætur á aðgengi fyrir fatlaða
  - 3.4.4 Tómsundur og ökutæki
- 3.5 Upplýsinga- og áróðursherferðir
- 3.6 Fjölmíðlar

#### **4. Ökutæki**

---

- 4.1 Reglur EES
- 4.2 Bifreiðaskattar og gjöld
- 4.3 Viðbótarhemlaljós
- 4.4 Höfuðpúðar
- 4.5 Innbyggð árekstrarvörn
- 4.6 Loftpúðar
- 4.7 Mynstur hjólbarða
- 4.8 Hemlar með læsivörn (ABS)
- 4.9 Öryggisbelti
- 4.10 Fjarskipti o.fl.
- 4.11 Hættulegur varningur
- 4.12 Bifhjól
- 4.13 Eftirlit með ökutækjum
- 4.14 Eftirvagnar
- 4.15 Alþjóðleg samvinna
- 4.16 Barnabílastólar
- 4.17 Merkingar á farni bifreiða

#### **5. Vegir, götur og umhverfisþættir**

---

- 5.1 Svartblettir
- 5.2 Gerð vega og gatna - umferðarmannvirki
  - 5.2.1 Göngu- og hjólréiðastígar
  - 5.2.2 Hraðbrautir
  - 5.2.3 Vegir fram hjá þéttbýlisstöðum
  - 5.2.4 Aðkomuleiðir að þéttbýlisstöðum og þjóðvegir innan þéttbýlis
  - 5.2.5 Hraðahindrandi aðgerðir
  - 5.2.6 Stefnugreining vega- og gatnamóta
  - 5.2.7 Hringtorg
  - 5.2.8 Breyting á legu og gerð gatnamóta, tvinn T-gatnamót í stað krossgatnamóta
  - 5.2.9 Mislæg gatnamót
  - 5.2.10 Lagfæringar á sjónlengd og veglínu

- 5.2.11 Lagfæringar á þversniði vega
- 5.2.12 Vegrið og miðeyjar
- 5.2.13 Einbreiðar og mjóar brýr
- 5.2.14 Yfirborð vegar, veggrip
- 5.2.15 Lýsing
- 5.2.16 Öryggi við biðstöðvar strætisvagna
- 5.2.17 Lengdir safn- og húsagatna
- 5.2.18 Auglýsingaskilti
- 5.3 Vetrarviðhald
- 5.4 Snjóflóð og skriðuföll
- 5.5 Umferðarstýring
  - 5.5.1 Umhverfissvænn aðalvegur í þéttbýlisstöðum
  - 5.5.2 Inn- og útafakstur af vegum og götum
  - 5.5.3 Tengingar við þjónustustaði
  - 5.5.4 Biðskylda og stöðvunarskylda við gatnamót
  - 5.5.5 Tímalengd grænna ljósa fyrir gangandi vegfarendur
  - 5.5.6 Hraðatakmarkanir og svæði með hámarks hraðanum 30 km/klst.
  - 5.5.7 Vegmerkingar, skilti og vegvísun
  - 5.5.8 Reglur fyrir gangandi vegfarendur og hjólreiðamenn
  - 5.5.9 Merkingar vinnusvæða við vegi og götur
  - 5.5.10 Umferðarljós
  - 5.5.11 Gangbrautir og gangbrautarljós
  - 5.5.12 Bifreiðastæði
  - 5.5.13 Víxlgrindur, girðingar og bogar

## **6. Löggæsla, boð og bönn**

---

- 6.1. Almennt
- 6.2 Eftirlit
- 6.3 Sjálfvirkt umferðareftirlit
  - 6.3.1 Hraði
  - 6.3.2 Akstur gegn rauðu ljósi
- 6.4 Sektir og viðurlög
- 6.5 Akstur undir áhrifum áfengis og annarra vímuefna
- 6.6 Punktakerfi
- 6.7 Tryggingarskilmálar
- 6.8 Tryggingafélög

## **7. Aðrar aðgerðir**

---

- 7.1 Samstarf í umhverfismálum
- 7.2 Endurhæfing þeirra sem hlotið hafa dóm vegna ölvunaraksturs o.fl.
- 7.3 Notkun negldra hjólbarða
- 7.4 Ísetning þjófavarnarkerfa í ökutæki
- 7.5 Eftirlit með fyrirtækjum sem stunda farþegaflutninga
- 7.6 Afleiðingar umferðarslysa
- 7.7 Öryggisþjónusta veðurstofunnar

## **8. Rannsóknir**

---

- 8.1 Almennt
- 8.2 Samræming
- 8.3 Endurmat
- 8.4 Rannsóknarsjóður umferðarslysa
- 8.5 Rannsóknarverkefni

## **9. Aðgerðir og verkefni**

---

## **10. Niðurlag, fylgiskjal**

---

## **11. Heimildir**

---

## **12. Nafnalisti**

---



## Framkvæmdaáætlun um aukið umferðaröryggi

### 1. Stjórnskipulag, kostnaður vegna umferðarslysa og myndrænt yfirlit

#### 1.1 Almennt um stjórnskipulag

Dómsmálaráðuneytið fer með málefni er varða umferð, umferðaröryggi og bifreiðir samkvæmt reglugerð um Stjórnarráð Íslands. Samgönguráðuneytið fer með málefni Vegagerðarinnar og skipulag samgangna. Ráðherrar dómsmála og samgöngumála höfðu frumkvæði um gerð stefnumórkunar um bætt umferðaröryggi þar sem sett eru markmið um 20% fækkun alvarlegra umferðarslysa fram til ársins 2001. Norðurlandaráð ályktaði í mars árið 1988 að Norðurlandþjóðirnar settu sér ákveðið markmið um fækkun umferðarslysa fram til aldamóta. Hafa allar Norðurlandþjóðirnar, nema Íslendingar, sett sér framkvæmdaáætlun um fækkun umferðarslysa, í samræmi við þessa samþykkt Norðurlandaráðs. Á fyrstu fjórum árum tímabilsins hafa Danir, Svíar og Norðmenn náð að fækka slysum um 15% og er það í samræmi við sett markmið. Á þeim tíma hafa Íslendingar ekki náð sama árangri um markvissa fækkun allra umferðaróhappa þar sem meiðsl verða. Ekki er um marktæka fækkun á látnum að ræða á fjögurra ára tímabili, 1989-1992, þó virðist banaslysum frekar hafa fækkað en fjölgað. Mikið slösuðum hefur hins vegar fækkað um 13% en slösuðum í heild hefur hins vegar fjölgað talsvert, eða um 16%. Ef 11 ára tímabil er skoðað, 1982-1992, þá er ekkert hægt að fullyrða með tölfræðilegri vissu um þróun fjölda látinna. Mikið slösuðum hefur fækkað, en slösuðum hefur fjölgað. Sé litið til tveggja síðustu ára hefur banaslysum í umferðinni hins vegar fækkað talsvert, 17 létust árið 1993 og 12 árið 1994.

Flestir eru sammála um að umferðarslys með tilheyrandi þjáningu og sorg eru alltof tíð hér á landi. Slysum á ungu fólki hefur fjölgað á síðustu 10 árum og þá fjölgun verður að stöðva. Til að ná settu marki verða allir vegfarendur, ökumenn bifreiða og bifhjóla, hjólreiðamenn, gangandi vegfarendur og farþegar að hugsa um umferðaröryggi sitt og annarra.

Sex ráðuneyti fara einkum með málefni er varða umferðaröryggi:

- Dómsmálaráðuneytið (Löggæsla, Umferðarráð, Bifreiðaskoðun)
- Samgönguráðuneytið (Vegagerðin, yfirstjórn og skipulagning samgangna)
- Menntamálaráðuneytið (Umferðarfræðsla í skólum, Ríkisútlit)
- Félagsmálaráðuneytið (Sveitarfélög o.fl.)
- Heilbrigðisráðuneytið (Sjúkrahús, heilsugæsla, tryggingamál)
- Umhverfissráðuneytið (Skipulagsmál - Öryggis/umhverfismat, veðurspár)

Auk þess gegna sveitarfélög mikilvægu hlutverki í umferðarmálum. Reykjavíkurborg sem höfuðborg gegnir sérstöku hlutverki. Stór hluti allrar umferðar á höfuðborgarsvæðinu er í Reykjavík. Sameiginlegt átak ríkisvalds, sveitarfélaga, fyrirtækja og áhugafélaga um bætt umferðaröryggi þarf til að ná settu marki fyrir aldamót. Þessir aðilar þurfa að ná saman um almennar samræmdar aðgerðir. Mikilvægt er að váttryggingafélög komi í ríkari mæli inn í umferðaröryggisstarfið.

#### 1.2 Verkefni opinberra aðila

##### Dóms- og kirkjumálaráðuneytið:

Í ráðuneytinu eru umferðarlög undirbúin fyrir Alþingi og reglugerðir samkvæmt þeim settar svo sem

- umferðarreglur, reglur um ökumenn, reglur um gerð og búnað ökutækja, skráningu og skoðun,
- umferðarmerki o.fl.

Undir ráðuneytið heyrir sýslumenn, lögregla og ákærvald og dómsvald.  
Umferðarráð heyrir undir ráðuneytið (fræðslu- og áróðursstarf, slysaskráning, ökukennsla, ökuþróf).  
Ráðuneytið hefur á alþjóðavettvangi samskipti við yfirvöld á sviði umferðaröryggis.

#### **Samgönguráðuneytið:**

Í ráðuneytinu eru vegalög undirbúin fyrir Alþingi og reglugerðir samkvæmt þeim settar.  
Undir ráðuneytið heyrir skipulag samgangna, vegir og vegagerð (Vegagerðin), þar á meðal:

- Hönnun og bygging þjóðvega.
- Vegmerkingar og umferðarmerki.
- Hönnunarforsendur og vegstaðlar.
- Slysaskráning og rannsóknir á slystöðum.
- Umferðaröryggismat.
- Rekstur og viðhald vegakerfisins.

#### **Menntamálaráðuneytið:**

Umferðarfræðsla í skólum.  
Námshagnastofnun  
Útvarp/Sjónvarp.

#### **Félagsmálaráðuneytið:**

Sveitarfélög  
Sveitarstjórnarlög

- Umferðarnefndir sveitarfélaga.
- Umferðarmannvirki í þéttbýli.
- Staðbundnar upplýsinga- og áróðursherferðir.

#### **Heilbrigðis- og tryggingamálaráðuneytið:**

Sjúkrahús og heilsugæsla, tryggingamál.  
Ráðgjöf til aldraðra.  
Slysavarnaráð

- Samræmd slysaskráning slasaðra.
- Rannsóknir, fræðsla og forvarnarstarf.

Heilbrigðisvottorð.

#### **Umhverfisráðuneytið:**

Skipulag ríkisins.

- Skipulagsmál með tilliti til umferðaröryggis.
- Umhverfismat umferðarmannvirkja og þar undir umferðaröryggismat.

Veðurstofa Íslands.

- Veðurspár.

#### **Reykjavíkurborg:**

Umferðarnefnd Reykjavíkurborgar (Skipulagsnefnd og umhverfismálaráð)  
Umferðar- og gatnadeild, borgarskipulag.

- Hönnun, rekstur og viðhald gatnakerfis, göngu- og hjólreiðastíga.
- Áróður og upplýsingastarf.

- Bygging umferðarmannvirkja, gönguleiðir skólabarna.
- Umferðaröryggismat.

Skólar og leikskólar.

### Önnur sveitarfélög:

Umferðar-, skipulags- og umhverfismál.

Tæknideildir.

- Gatnakerfi, göngu- og hjólreiðastígar.
- Áróðurs- og upplýsingastarf.
- Bygging umferðarmannvirkja, gönguleiðir skólabarna.
- Umferðaröryggismat.

Skólar og leikskólar.

Þessir aðilar þurfa að samræma aðgerðir og gera heildarskipulag um aðgerðir, sem leiða til fækkunar umferðarslysa, samkvæmt því markmiði að alvarlegum umferðarslysum fækki um 20% fram að aldamótum. Niðurstöður rannsóknna og aðrar upplýsingar skulu verða aðgengilegar fyrir þá sem vinna að umferðaröryggismálum. Áhugafélög fái sem greiðastan aðgang að gögnum og upplýsingum til aðstoðar í slysavarnastarfi.

Þrír aðilar skrá upplýsingar um umferðarslys, lögregla, sjúkrahús/heilsugæslustöðvar og tryggingafélög. Samræmd slysaskráning eftir lögregluskýrslum fyrir öll lögregluembætti landsins fer fram hjá Umferðarráði, en sú skráning telst hin opinbera skráning og gegnir Umferðarráð sama hlutverki á þessu sviði og t.d. Hagstofur hinna Norðurlandanna. Þær upplýsingar sem Umferðarráð skráir úr lögregluskýrslum eru sendar á tölvutæku formi til Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar. Nú er fyrirhugað að Umferðarráð taki upp sambærilega skráningu fyrir Hafnarfjörð og Akureyri og vonandi nýta fleiri sveitarfélög sér þjónustu Umferðarráðs í framtíðinni. Skráning lögreglu, sjúkrahúsa og tryggingafélaga er mismunandi en skráning lögreglu breyttist eftir að reglum um tjónstilkynningar var breytt 1. mars 1988. Fór skýrslufjöldi í Reykjavík úr um 3.000 niður í um 2.000. Sjúkrahúsinn eru að vinna að því að samræma slysskráningu sína. Mikilvægt er að tengja þá skráningu við þá skráningu sem Umferðarráð sinnir fyrir lögregluembætti landsins. Nota mætti kennitölur og dagsetningar sem tengingaratriði eða sjúkrahús tækju upp skráningu staðsetningar slyssanna. Þannig mætti samkeyra skrárnar, enda er skráningu lögreglu ábótavant m.t.t. meiðsla. Slysavarnarráð kemur til með að gefa út tölur um samræmda slysskráningu slasaðra á sjúkrahúsum og heilsugæslustöðvum.

Tryggingafélög færa upplýsingar úr tjónstilkynningum í tölvu og með samanburði við þær má fá góða hugmynd um heildarfjölda slysa. Nokkur hluti slysa kemur aldrei til kasta tryggingafélaga þar sem mönnum er umhugað um að missa ekki bónus.

Tengja mætti skrá Umferðarráðs við skrár tryggingafélaga með kennitölum, bílnúmerum og staðsetningum, auk dagsetninga. Sjóvá/Almennar og Reykjavíkurborg hafa um nokkurt skeið haft með sér samstarf á þessu sviði til reynslu. Samræmd slysaskráning er því mjög mikilvægur þáttur umferðaröryggismála. Umferðarráð hefur síðustu ár unnið að þróun sérstaks slysskráningarkerfis sem talið er gott og að vel hafi tekist til við gerð þess. Með þessu hefur Umferðarráð verið að vinna markvisst að því að uppfylla það ákvæði sem er að finna í f-lið 112. gr. umferðarlaga um að samræma slysskráningu í landinu. Umferðaröryggisgjald er 100 krónur sem innheimt er við aðalskoðun, nýskráningu og eigandaskipti bifreiða og rennur til Umferðarráðs. Lagt er til að gjaldið verið hækkað í 150 krónur og viðbótin renni m.a í rannsóknarsjóð umferðarslysa og til sérstakra aðgerða í umferðaröryggismálum (sjá kafla 2.9 og 8.4). Ef ákveðið verður að heimila sérnúmeraplötur og lagt á þær sérstakt umferðaröryggisgjald, sem renni til Umferðarráðs, verði það fé einnig notað í sama tilgangi. Einnig þurfa váttryggingafélög, Vega-gerð og fleiri aðilar að leggja til fé í sjóðinn.

### 1.3. Stjórnsýsla umferðaröryggismála

Lagt er til að teknar verði til sérstakrar skoðunar breytingar á núverandi fyrirkomulagi stjórnsýslu umferðaröryggismála. Dómsmálaráðherra skipi starfshóp til að fjalla um verkaskiptingu milli dómsmálaráðuneytis og samgönguráðuneytis og stofnana þeirra með það að markmiði að samnýta betur tækniþekkingu og tryggja skilvirkari framkvæmd umferðaröryggismála í landinu.

Eftirfarandi atriði komi til álita við breytingar á fyrirkomulagi stjórnsýslu:

1. Dómsmálaráðuneytið hefur yfirumsjón umferðaröryggismála.
2. Kannað verði hvort hagkvæmt sé að flytja til samgönguráðuneytis/Vegagerðarinnar umsjón með búnaði bifreiða og bifreiðatækni og reglur um umferðarmerki og vegmerkingar.
3. Sett verði á fót rannsóknarnefnd umferðarslysa. Meta skal hvort skilvirkara verði að nefndin heyri undir Samgönguráðuneytið fremur en Dómsmálaráðuneytið. Auk þess að rannsaka alvarlegustu umferðarslysin verði rannsóknarnefndin ráðgefandi fyrir Alþingi.

### 1.4. Framkvæmdaáætlun og tillögur

Ríkisstofnanir, sem að umferðaröryggismálum vinna, skulu fyrir lok hvers árs skila til dómsmálaráðuneytisins framkvæmdaáætlun um fyrirbyggjandi aðgerðir í umferðaröryggismálum sem stuðlar að því að settu marki verði náð. Sveitarfélög með fleiri en 1.000 íbúa skili einnig tillögum að framkvæmdaáætlun um aðgerðir í umferðaröryggismálum. Á grundvelli þessara gagna skal ráðuneytið samræma áætlanir og gera tillögu í upphafi hvers árs um áherslur í umferðaröryggismálum. Dómsmálaráðherra skal í byrjun hvers árs kynna þingi stöðu í umferðaröryggismálum og hvernig framkvæmdaáætlun miðar að settu marki.

### 1.5. Þróun slysa á tímabilinu 1982-1992

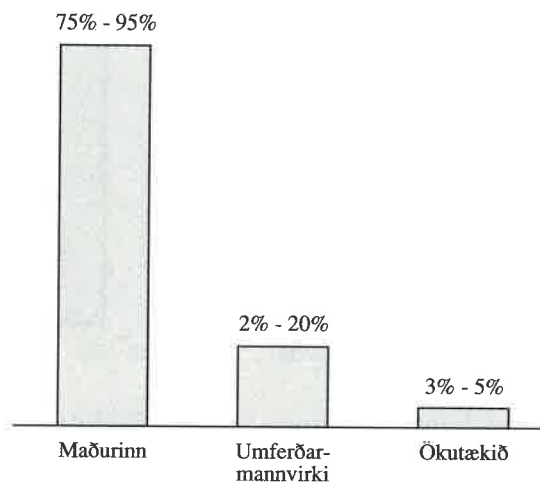
Að meðaltali létust 24 í umferðarslysum á ári árin 1982-1992 og yfir 220 slösuðust alvarlega. Fjöldi látinna í umferðinni á ári hverju hefur verið nokkuð jafn síðastliðin 10 ár á meðan aðrar Norðurlandþjóðir hafa náð árangri í fækkun slysa á sama tíma og hér á landi. Umferð hefur aukist um 80% á þjóðvegum á árunum 1982 til 1992 sem er heldur meiri aukning en hefur orðið á hinum Norðurlöndunum. Þrátt fyrir aukningu umferðar hefur tekist að halda í horfinu varðandi umferðarslys og hefur bættur öryggisbúnaður bifreiða haft mikið að segja og almennari notkun öryggisbúnaðar, svo sem öryggisbelta. Aukið fræðslustarf hefur og skilað árangri. Einnig hafa vegir og umferðarmannvirki batnað, þó að enn sé langt í land. Samkvæmt skráningu lögreglu hefur umferðaróhöppum þar sem ölvaðir ökumenn eiga hlut að máli fjölgað en á sama tíma hafa færri verið teknir fyrir ölvunarakstur og löggæsla hefur minnkað. Umferðarhraði á þjóðvegum hefur verið að aukast að undanförmu og má rekja fjölgun umferðarslysa með meiðslum á þjóðvegum til þessa að hluta, en slysin verða alvarlegri ef öryggisbúnaður er ekki notaður.

### 1.6. Myndrænt yfirlit áráanna 1982-1992

Af öllum slysum er álitid að okumenn séu orsakavaldar að umferðarslysum í um 75-95% tilfella, en umferðarmannvirki og bifreiðir í 5-25% tilfella. Því er ljóst að aðaláherslan í umferðaröryggismálum liggur í mannlega þættinum. Á myndinni að neðan er lýst hvernig þessir þrír áhrifavaldar, ökumaðurinn, bifreiðin og umferðarmannvirkin tengjast saman.

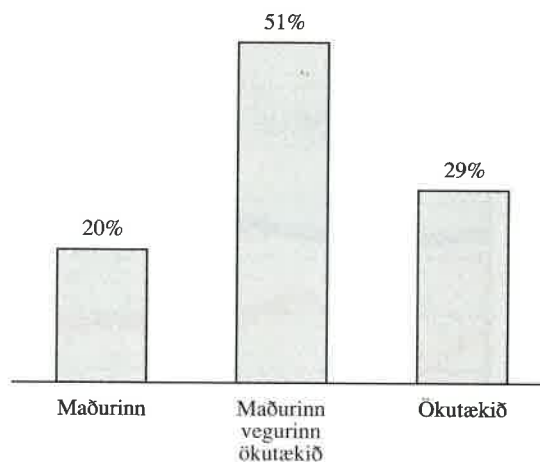
#### Orsök slysa má rekja til:

Ökumanna . . . . .	75 - 95 %
Umferðarmannvirkja . .	2 - 20 %
Ökutækja . . . . .	3 - 5 %

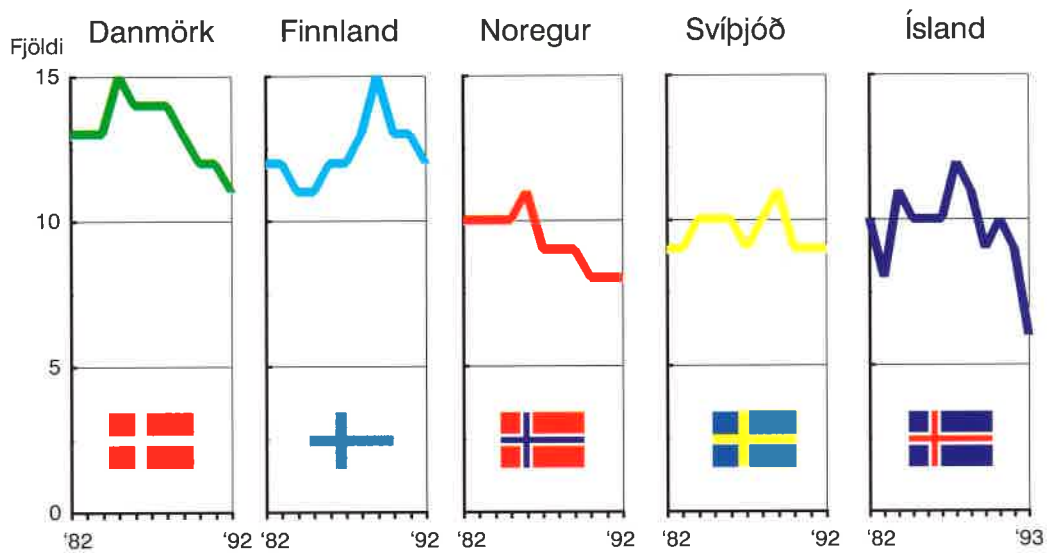


#### Kostnaður vegna fyrirbyggjandi aðgerða:

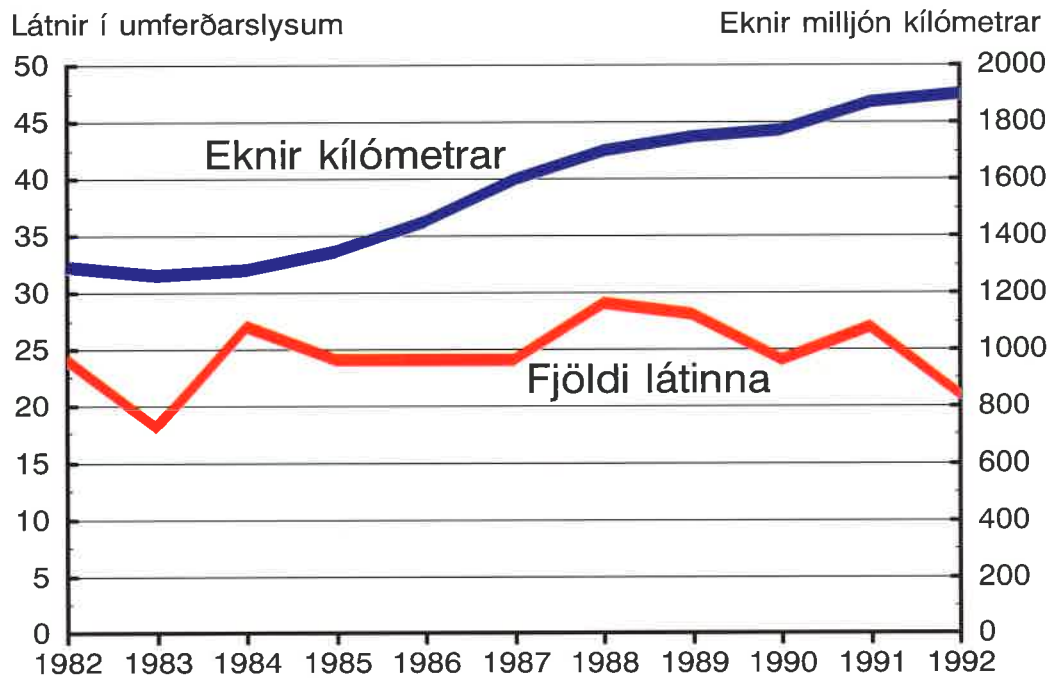
Mannlegi þátturinn . . . . .	20%
Mannlegi þátturinn, umferðarmannvirki og ökutæki . . . . .	51%
Ökutæki . . . . .	29%



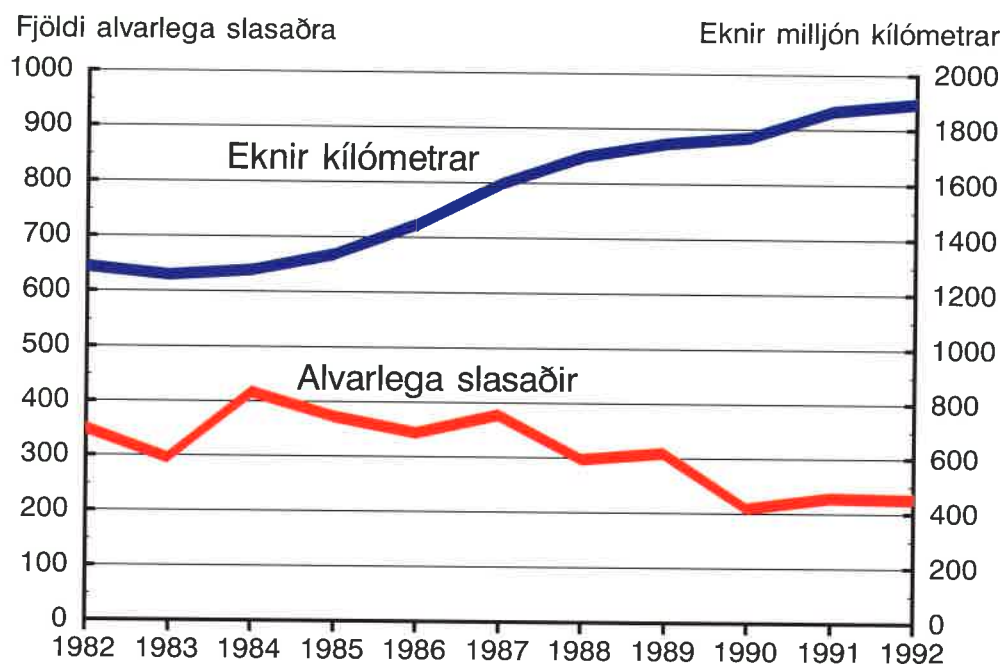
Heimild: Norska Vegagerðin



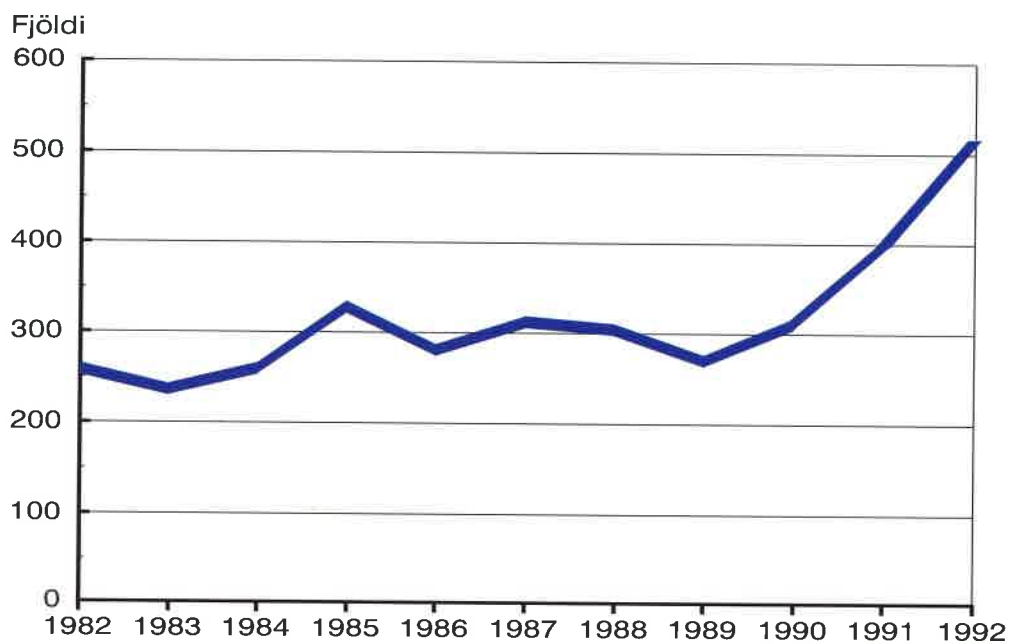
Mynd 1: Fjöldi látinna í umferðarslysum á Norðurlöndum árin 1982-1992 miðað við hverja 100 þúsund íbúa.



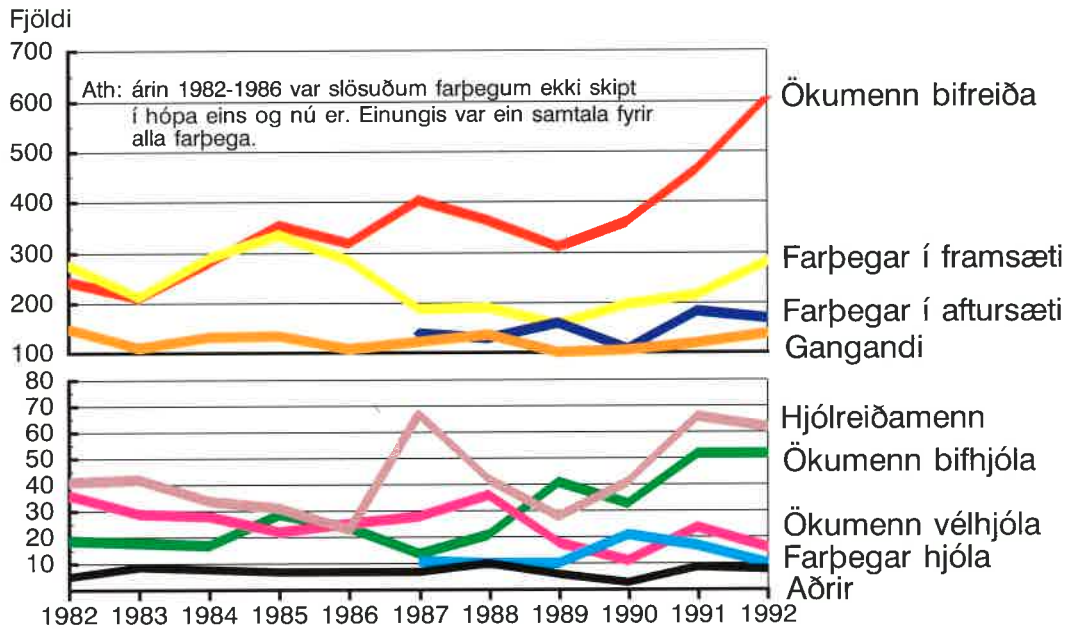
Mynd 2: Fjöldi látinna í umferðarslysum 1982-1992 (skv. skráningu lögreglu) og þróun umferðar.



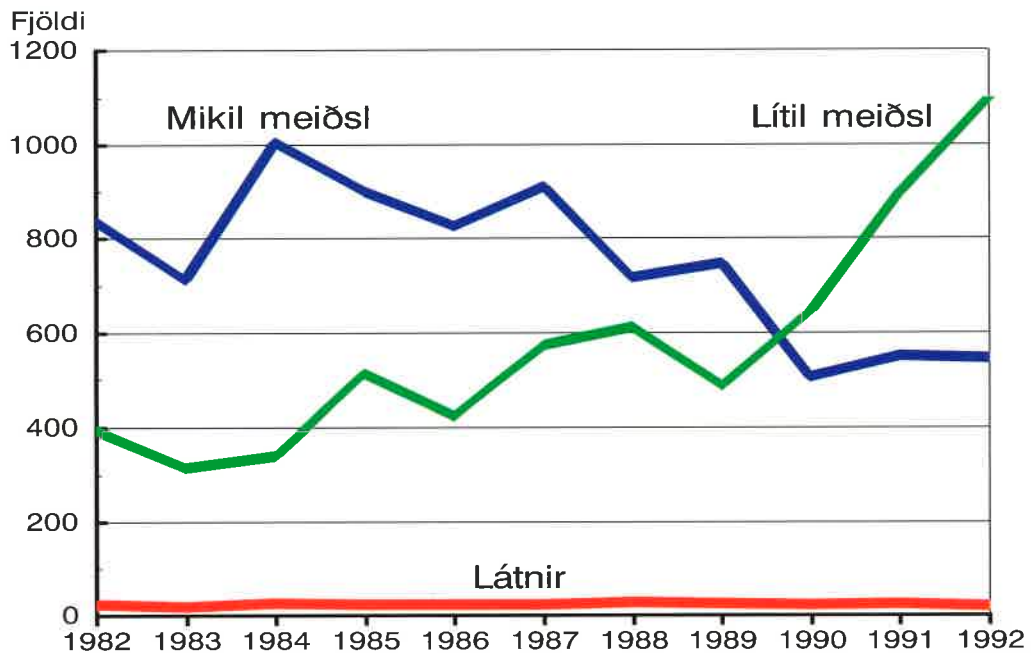
Mynd 3: Fjöldi alvarlega slasaðra í umferðinni árin 1982-1992 (skv. skráningu lögreglu) og þróun umferðar.



Mynd 4: Fjöldi slasaðra ungmenna á aldrinum 17-24 ára í umferðarslysum árin 1982 - 1992. (skv. skráningu lögreglu).



Mynd 5: Fjöldi slasaðra eftir vegfarendahópum árin 1982-1992 (skv. skráningu lögreglu).



Mynd 6: Fjöldi látinna og slasaðra árin 1982-1992 (skv. skráningu lögreglu).