

Áratugur umferðaröryggis 2011-2020 – Decade of Action

Áfangaskýrsla starfshóps innanríkisráðherra 2012 til 2013



INNANRÍKISRÁÐUNEYTIÐ

Innanríkisráðuneyti
[ágúst 2013]

[Ágúst 2013]

Innanríkisráðuneyti: Skýrslur og álitserðir

Útgefandi: Innanríkisráðuneyti
Sölvhólsgötu 7
150 Reykjavík
Sími: 545 8200
Bréfasími: 552 1702
Netfang: postur@irr.is
Veffang: innanrikisraduneyti.is

Umbrot og textavinnsla: Innanríkisráðuneyti

© [2013] Innanríkisráðuneyti

ISBN 978-9979-884-52-1

Efnisyfirlit

Efnisyfirlit	1
Samantekt	2
1 Forsaga áratugar umferðaröryggis	3
1.1 Inngangur	3
1.2 Staðan	3
2 Áratugur umferðaröryggis á Íslandi	3
2.1 Inngangur	4
2.2 Starfshópurinn	4
2.3 Verkefni mótuoð	4
3 Verkefni og áherslur 2013 til 2014	6
3.1 Skráning umferðarslysa	6
3.2 Áfengislás	7
3.3 Aðstoð við þróunarlönd	8
3.4 Innviðir – umferðarmannvirki	8
3.5 Öruggeri ökutækis	9
3.6 Minningardagur fórnarlamba umferðarslysa	10
3.7 Vörugjöld af öryggisbúnaði verði felld niður	11
3.8 Rannsaka hvort ökumaður hafi verið í síma þegar slys varð	12
3.9 Skráning á ferðavenjum almennings efla	14
3.10 Arðsemisútreikningar vegna umferðaröryggismála	15
4 Framhaldið	16
4.1 Fjármagns er þörf	16
4.2 Staðan metin	16
4.3 Eftir 2020?	16
5 Fylgiskjöl / Viðaukar	17
5.1 Vinnuhópur um öryggi ökutækja	17
5.2 Vinnuhópur um áfengislása:	18
5.3 Vinnuhópur um minningardag:	31
5.4 Vinnuhópur um lækkun eða niðurfellingu innflutningsgjalda á öryggisbúnaði: ..	31
5.5 Vinnuhópur um staðla um hönnun:	35
5.6 Vinnuhópur um ferðavenjukannanir:	36
5.7 Vinnuhópur um skráningu umferðarslysa:	41
6 Tenglar	47
FIA, Alþjóða bílasambandið:	47
International Transport Forum:	47
IRF, International Road Federation:	47
Sameinuðu þjóðirnar:	47
Make roads safe:	47
Commission for global road safety:	47
Danska vegagerðin:	47
Sænska vegagerðin:	47
Norska vegagerðin:	47
Finnska vegagerðin:	47
World Road Association:	47

Samantekt

Starfshópur innanríkisráðuneytis um aðgerðir á áratug umferðaröryggis 2011 til 2020 leggur hér fram tillögur um aðgerðir og áherslur sem unnið skal að í þágu aukins umferðaröryggis á næstu misserum. Þetta er annað starfsár hópsins og hafa nýir aðilar tilnefnt fulltrúa í hópinn.

Á fyrstu fundum hópsins sumarið 2012 voru settar fram nokkrar áherslur sem unnið skyldi að á starfsárinu:

- Skráningu umferðarslysa verði breytt.
- Haldinn skuli árlega minningardagur fórnarlamba umferðarslysa.
- Vörugjöld verði felld niður af öryggis- og hlífðarbúnaði.

Þessar áherslur mótuðust frekar og var ákveðið að skipa vinnuhópa um ákveðin málefni og þeim falið að leggja fram tillögur um verkefni og aðgerðir. Að loknum vinnudegi 8. febrúar 2013 lögðu hóparnir lokahönd á tillögur sínar og eru þær helstu þessar:

- 1) Slysaskrá Íslands verði eflað, áreiðanleiki skráningar verði bættur, skráningaraðilum fjölgað og safnað verði ítarlegri upplýsingum um umferðarslys en gert er í dag.
- 2) Áfengislásar. Talinn góður kostur samhliða öðrum aðgerðum, til dæmis námskeiðum og meðferðarúrræðum.
- 3) Innviðir – umferðarmannvirki. Kortleggja þarf hvaða reglur, staðlar, leiðbeiningar og hönnunarmiðmið eru til og greina hvaða viðmið vantar uppá. Vinna samræmda hönnunarstaðla og reglugerðir á grundvelli þessarar kortlagningar.
- 4) Öruggeri ökutæki. Hafinn verði undirbúningur að gerð viðhaldshandbókar fyrir stærri ökutæki.
- 5) Minningardagur fórnarlamba umferðarslysa verði festur í sessi. Komið verði upp minnismarki um þá sem látist hafa í umferðarslysum.
- 6) Vörugjöld af öryggisbúnaði verði felld niður.
- 7) Farsímanotkun við akstur. Haldið verði uppi öflugum áróðri gegn farsímanotkun við akstur. Lögregla og rannsóknaraðilar rannsaki jafnan við umferðarslys hvort ökumaður hafi verið að nota síma er slys varð.
- 8) Kannanir á ferðavenjum verðir gerðar markvissar og með reglulegu millibili.

Starfshópurinn leggur til að umboð hópsins verði endurnýjað nú við skil þessarar skýrslu og að honum verði falin áframhaldandi tillögugerð í átt til aukins umferðaröryggis starfsárið 2013 til 2014.

1 Forsaga áratugar umferðaröryggis

1.1 Inngangur

Tvö banaslys og fleiri slys í Formúla 1-kappakstrinum í San Marínó sumarið 1994 urðu til þess að öryggismál í keppninni voru tekin til skoðunar og hert á kröfum. Dauði Aytron Senna frá Brasilíu í kappakstrinum sjálfum var dropinn sem fyllti mælinn, banaslysin í þessari keppni voru orðin of mörg. Kappakstursbílarirnir urðu sífellt hraðskreiðari og betri en öryggismálin þróuðust hægt.

Upp frá þessu var farið að horfa til öryggis ekki aðeins í kappakstri heldur einnig í almennri umferð. Alþjóða bílasambandið, FIA, benti ríkjum Evrópusambandsins árið 1995 á að umferðaröryggi á vegum þyrfti úrbóta við. Árið eftir kynnti FIA öryggismatskerfi fyrir bíla sem notað hefur verið í Evrópuríkjum æ síðan, EuroNCAP. Með slíku prófi er öryggi bíla metið við árekstra og högg og er þetta óháð próf og niðurstöður birtar með stjórnugjöf. Fyrir forgöngu FIA hefur síðan þróast hliðstætt kerfi til að meta vegi og umhverfi þeirra, EuroRAP, sem hefur meðal annars verið notað hérlendis í nokkur ár. Er það kerfisbundið mat á vegum og umhverfi þeirra og gefin hliðstæð stjórnugjöf og gert er varðandi öryggi bíla.

FIA lét ekki hér við sitja. Stofnaður var umferðaröryggissjóður FIA Foundation eftir að sambandið seldi sýningar- og auglýsingarrétt Formúlu kappakstursins. Hefur hann fjármagnað bæði þróun EuroRAP og iRAP verkefnanna og lagt fé í ýmsar aðgerðir í umferðaröryggismálum á heimsvísu. Sú staðreynd að yfir þrjú þúsund manns látast í umferðarslysum um heim allan á degi hverjum, álíka margir og fórust í árásunum á Tvíburaturnana í New York 2001, hefur smám saman opnað augu manna fyrir því að við slíkt verður ekki unað. Forráðamenn FIA sjóðsins sáu að ríki heims sinntu umferðaröryggismálum misvel og alþjóðastofnanir á borð við Sameinuðu þjóðirnar höfðu þetta ekki á verkefnaskrá sinni.

Árið 2006 stofnaði FIA nefnd, Commission for Global Road Safety, undir formennsku Lord Robertson, fyrrverandi framkvæmdastjóra NATO, með það að markmiði að koma umferðaröryggismálum á dagskrá helstu alþjóðastofnanna, svo sem Sameinuðu þjóðanna. Á ráðstefnu samgönguráðherra heimsins í Moskvu árið 2009 samþykku allir 130 samgönguráðherrarnir samhljóða áskorun til SP um að taka umferðaröryggismál á dagskrá. Í maí 2010 samþykkti Allsherjarþing SP síðan átakið Decade of Action fyrir áratuginn 2011 til 2020, alheimsverkefni um áratug umferðaröryggis, og boltinn fór að rúlla.

1.2 Staðan

Á hverju ári látast 1,3 milljónir manna í umferðarslysum í heiminum. Fjöldi barna í þessum hópi er kringum 300 þúsund. Verði ekkert að gert munu tvær milljónir manna látast í umferðarslysum árið 2020.

Þessari þróun er hins vegar hægt að snúa við. Á Íslandi létust í fyrra 9 manns í umferðinni, 136 slösuðust alvarlega og 899 hlutu minni háttar meiðsl. Frá árinu 2000 hafa 7 til 32 einstaklingar látist árlega í umferðarslysum. Sautján einstaklingar hafa að meðaltali látist á hverju ári í umferðinni á árunum 2003-2012. Meðalfjöldi látinna er 11 á hverju ári ef síðustu fimm ár eru skoðuð.

2 Áratugur umferðaröryggis á Íslandi

2.1 Inngangur

Í verkefninu Decade of Action eru settar fram ákveðnar tillögur um aðgerðir til að fækka banaslysum og alvarlegum slysum í umferðinni. Aðildarríkjum SP er falið að hrinda þeim í framkvæmd og leggja áherslu á þau svið og verkefni sem talin eru árangursríkust í hverju ríki fyrir sig. Nánar er gerð grein fyrir bakgrunni og markmiðum verkefnisins í fyrstu skýrslu starfshóps um áratug umferðaröryggis sem út kom í maí 2012.

2.2 Starfshópurinn

Ögmundur Jónasson innanríkisráðherra skipaði starfshóp um áratug aðgerða í umferðaröryggismálum fyrst þann 19. apríl 2011. Hópnum var falið að undirbúa aðgerðaáætlun á grundvelli tillagna SP um verkefni og með hliðsjón af stöðu umferðaröryggismála hér á landi. Hópurinn lauk starfsárinu 2011 til 2012 með skýrslu sem út kom í maí 2012. Innanríkisráðherra endurnýjaði umboð hópsins vorið 2012 til eins árs. Formaður hópsins var Birna Hreiðarsdóttir, lögfræðingur í innanríkisráðuneytinu, en hún fór í leyfi frá störfum vorið 2012 og leysti Katrín Þórðardóttir lögfræðingur hana af og stýrði starfi hópsins fram í byrjun árs 2013 þegar hún lét af störfum. Þá var Ásta Sóllilja Sigurbjörnsdóttir lögfræðingur ráðin til starfa í innanríkisráðuneytinu og hefur hún veitt hópnum forstöðu síðan.

Tveir nýir aðilar tilnefndu fulltrúa sína í hópinn, Samband íslenskra sveitarfélaga og Öryrkjabandalag Íslands. Auk þess urðu lítils háttar mannbreytingar. Hópurinn er nú þannig skipaður:

Ásta Sóllilja Sigurbjörnsdóttir, innanríkisráðuneyti, formaður, Ágúst Mogensen, Rannsóknarnefnd umferðarsysa, Árni Davíðsson, Landssamtökum hjólréiðamanna, Auður Þóra Árnadóttir, Vegagerðinni, Edda Björk Þórðardóttir, Embætti landlæknis, Einar Magnús Magnússon, Samgöngustofu, Eiríkur Hreinn Helgason, Lögregluskóla ríkisins, Fjóla Guðjónsdóttir, Samtökum fjármálafyrirtækja, Guðlaugur H. Sigurjónsson, Sambandi íslenskra sveitarfélaga, Gunnar Alexander Ólafsson, velferðarráðuneyti, Gunnar Geir Gunnarsson, Samgöngustofu, Lilja Sveinsdóttir, Öryrkjabandalagi Íslands, Njáll Gunnlaugsson, Sniglunum og Ólafur Kr. Guðmundsson, Félagi íslenskra bifreiðaeigenda. Einnig starfaði með hópnum Jóhannes Tómasson, innanríkisráðuneyti.

2.3 Verkefnin mótuð

Á fyrstu fundum starfshópsins var rætt um áherslur og helstu verkefni starfsársins í ljósi fyrstu áfangaskýrslu hópsins. Á fyrsta fundinum var fjallað um nauðsyn þess að endurbæta skráningu umferðarslysa, að halda árlega minningardag um þá sem farist hafa í umferðarslysum, að hvetja til þess að vörugjöld verði felld niður af öryggisbúnaði, að rannsakað verði hvort ökumaður hafi verið að nota farsíma í aðdraganda slyss og að kannaðir verði kostir þess að áfengislás verði notaðir undir vissum kringumstæðum.

Fleiri verkefni komu síðan til umræðu á næstu fundum hópsins og voru alls sett af stað eftirfarandi tíu verkefni:

Skráning umferðarslysa

Áfengislás

Aðstoð við þróunarlönd

Innviðir-umferðarmannvirki – umferðaröryggi við hönnun vega/stöðluð rýni á framkvæmdir

Öruggari ökutæki

Minningardagur fórnarlamba umferðarslysa

Vörugjöld af öryggisbúnaði verði felld niður

Rannsaka hvort ökumaður hafi verið í síma þegar slys varð

Skráning á ferðavenjum almennings eflid
Aðsemisútreikningar vegna umferðaröryggismála

Í næsta kafla verður gerð frekari grein fyrir verkefnunum og tillögum sem fram komu um aðgerðir.

3 Verkefni og áherslur 2013 til 2014

Þegar starfshópurinn hafði skipað vinnuhópa um ákveðin verkefni ársins hófust þeir handa um að draga saman margs konar upplýsingar og efni og móta tillögur um aðgerðir. Hóparnir störfuðu haustið 2012 og fram í ársbyrjun 2013. Þann 8. febrúar var haldinn sameiginlegur vinnudagur allra hópa. Í lok vinnudagsins kom starfshópurinn allur saman og þar gerðu fulltrúar hópanna grein fyrir drögum að tillögum sínum og áherslum. Í framhaldinu skiluðu hóparnir lokaskýrslu með tillögum.

Hér á eftir verður gerð grein fyrir tillögum hópanna en skýrslur hvers hóps má sjá í viðauka aftast í þessari skýrslu.

3.1 Skráning umferðarslysa

Verkefni: Fara yfir og skilgreiningar og vinna að samræmingu í skráningu umferðarslysa. Formaður hópsins var Gunnar Alexander Ólafsson velferðarráðuneyti. Aðrir í hópnum voru Auður Þóra Árnadóttir frá Vegagerðinni, Árni E. Albertsson frá Ríkislögreglustjóra, Edda Björk Þórðardóttir frá Embætti landlæknis, Fjóra Guðjónsdóttir frá Samtökum fjármálafyrirtækja og Gunnar Geir Gunnarsson frá Samgöngustofu.

Skráningu umferðarslysa/umferðaróhappa er ábótavant héraendis, bæta þarf áreiðanleika skráninga, fjölga þarf skráningaraðilum og safna þarf ítarlegri upplýsingum um umferðarslys/umferðaróhöpp en gert er í dag.

Tillögur hópsins eru eftirfarandi:

1. Endurbæta Slysaskrá Íslands.

Endurbæta þarf slysaskráningu héraendis með því að auka fjármagn í Slysaskrá Íslands. Að mati starfshópsins er brýn þörf á að bæta miðlæga slysaskráningu. Það er eitt af markmiðum í heilbrigðisáætlun til ársins 2020 en þar kemur fram að efla þurfi skráningu og úrvinnslu slysa í Slysaskrá Íslands og fjölga skráningaraðilum.¹ Slysaskrá Íslands er miðlægur gagnabanki sem inniheldur lágmarksupplýsingar um slasaða einstaklinga og eignatjón af völdum umferðarslysa/umferðaróhappa. Þörf er á að endurskoða Slysaskrá Íslands, bæði tæknilega og hugmyndafræðilega, þar sem tæknilegar uppfærslur á skránni hafa ekki farið fram frá stofnun hennar árið 2001. Starfshópurinn leggur því til að Slysaskrá Íslands verði tæknilega uppfærð.

Lagt er til að upplýsingagáttin Hekla (heilbrigðisnet) verði notuð til að miðla upplýsingum á milli skráningaraðila í slysaskrá. Hekla er í eigu Embættis landlæknis. Ef slysaskráin yrði tæknilega uppfærð myndu slysaupplýsingar berast í gegnum skráningargátt í Heklu til embættisins þar sem þær yrðu vistaðar í gagnavörðuhúsi líkt og aðrar heilbrigðisupplýsingar hjá embættinu.

Ábyrgð: Embætti Landlæknis og velferðarráðuneyti. Kostnaður 20-25 milljónir.

2. Setja á laggirnar fagrð Slysaskrár Íslands.

Í því myndu eiga sæti fulltrúar m.a. frá Embætti landslæknis, Landspítala, Samgöngustofu, Ríkislögreglustjóra, Lögreglu á höfuðborgarsvæðinu, Vinnueftirlitinu, Sambandi íslenskra tryggingafélaga og frá frjálsum félagasamtökum sem berjast fyrir auknu öryggi (t.d. Slysavarnarfélagið Landsbjörg). Hlutverk ráðsins yrði m.a. að móta reglur um skráningu slysa, að samræma skráningu þeirra og að vera til ráðgjafar um slysavarnir. Í lögum nr.

¹ Drög birt á vefsíðu velferðarráðuneytisins 10. september 2012

41/2007 um landlækni og lýðheilsu er gert ráð fyrir að embættið setji á fót fagráð á helstu verksviðum embættisins því til ráðgjafar.

Ábyrgð: Embætti Landlæknis. Kostnaður 1 milljón.

3. Bæta áverkaskráningu umferðarslysa

Í dag eru eingöngu skráðar lágmarksupplýsingar í Slysaskrá Íslands. Skráningar í Slysaskrá í dag gefa litlar upplýsingar um alvarleika meiðsla og mögulegar orsakir slysa. Engar upplýsingar um alvarleika slysa berast frá sjúkrahúsum landsins til Slysaskrár Íslands, né heldur um staðsetningu slysa. Slysa- og bráðamóttaka LSH notar NOMESCO flokkunarkerfi fyrir orsakaskráningu slysa í Sögu en kerfið hefur ekki verið uppfært frá árinu 1997. Mikil þörf er á að uppfæra NOMESCO flokkunarkerfið eða innleiða annað alþjóðlegt skráningarkerfi. Lagt er til að núverandi flokkunarkerfi hjá heilsugæslustöðvum og sjúkrahúsum í landinu verði endurskoðað og samræmt flokkunarkerfi tekið upp. Með því að hafa sama flokkunarkerfið um land allt verður mögulegt að gera áreiðanlegan samanburð á tíðni og alvarleika meiðsla í kjölfar slysa.

Ábyrgð. Embætti Landlæknis og velferðarráðuneytið. Kostnaður 10-15 milljónir.

Starfshópurinn áætlar að heildarkostnaður við að betrubæta Slysaskrá Íslands sé á bilinu 30 til 40 milljónir króna. Hópurinn telur að ávinningur af öflugum miðlægum slysaárunni yrði ótvíræður þar sem áreiðanleg slysaáruning sé forsenda markvissra forvarnaaðgerða og stefnumótunar í slysaárunum.

3.2 Áfengislás

Verkefni: Kanna hvort ráðlegt þykir að setja reglur um notkun áfengislása í ökutæki. Formaður hópsins var Ágúst Mogensen frá Rannsóknarnefnd umferðarslysa. Aðrir í hópnum voru Eiríkur Hreinn Helgason frá Lögregluskóla ríkisins, Holger Torp frá Samgöngustofu og Rafn Magnús Jónsson frá Embætti landlæknis.

Hópurinn dró saman niðurstöður sínar í eftirfarandi samantekt:

- Ölvunarakstur er önnur algengasta orsök banaslysa í umferðinni á Íslandi auk þess sem rekja má til ölvunaraksturs 12% umferðarslysa þar sem meiðsla eru mikil (Skýrsla Rannsóknarnefndar umferðarslysa, 2008; Skýrsla Umferðarstofu, 2011).
- Erlendar rannsóknir benda til þess að ölvæðir ökumenn séu um og innan við 1% ökumanna en þeir valda 25-40% banaslysa í umferð. Ákveðinn hópur ökumanna ekur ítrekað undir áhrifum áfengis og lætur ekki segjast, hvort sem viðkomandi hefur verið sviptur ökuréttindum eða ekki.
- Notkun áfengislása hefur gefið góða raun erlendis sem úrræði gegn ölvunarakstri. Ökumenn sem hafa lásinn í bifreiðinni aka síður undir áhrifum áfengis en þeir sem eru sviptir ökuréttindum á refsitímabilinu.
- Engin heimildarákvæði eru í íslenskum lögum um notkun áfengislása og því þarf að breyta ef notast á við úrræðið.
- Áfengislásar eru ekki gallalausir frekar en önnur úrræði. Kostnaður við tækið er nokkur en hann er allur greiddur af brotamanni (200.000-300.000 krónur eftir útfærslu). Í fyrstu má búast við neikvæðri umræðu um lásinn, m.a. vegna stimplunaráhrifa (niðurlægjandi að blása í mælinn) og vegna umstangs en

rannsóknir erlendis benda til þess að með aukinni notkun dragi úr þessum neikvæðu viðhorfum.

- Helstu gallar við áfengislása eru tveir. 1) Þar sem notkun lásanna er valkostur/valkvætt kerfi hefur sýnt sig að einungis 10-15% brotamanna kjósa úrræðið. 2) Lásinn hefur í fæstum tilvikum varanleg áhrif á hegðun ökumanna. Þegar hann er tekinn burt að refsitíma loknum er hætt við að ökumenn aki aftur undir áhrifum.
- Að mati vinnuhópsins ber að líta á áfengislás sem góðan kost samhliða öðrum úrræðum. Er hér sérstaklega horft til námskeiða og meðferðarrúræða sem miða að því að breyta varanlega hegðun fólks. Bendir hópurinn á góðan árangur sem náðst hefur hér á landi með sérstökum námskeiðum fyrir unga brotamenn í umferðinni.

3.3 Aðstoð við þróunarlönd

Verkefni: Kanna hvort Ísland geti aðstoðað við að bæta umferðaröryggi í þróunarlöndum. Formaður hópsins var Njáll Gunnlaugsson frá Sniglunum. Aðrir í hópnunum Auður Þóra Árnadóttir frá Vegagerðinni, Ólafur Guðmundsson frá FÍB og Katrín Þórðardóttir frá innanríkisráðuneytinu.

Hópurinn hafði samband við vegamálastjóra sem aftur hafði sambandi við PIARC, alþjóðlega vegamálasambandið, vegna hugmynda um möguleg verkefni en meðal verkefna sambandsins er að aðstoða aðildarríki í umferðaröryggismálum. Vegamálastjóri kynnti hugmyndina fyrir fulltrúum PIARC og bauð fram aðstoð við til dæmis ráðgjöf. Í svari PIARC kom fram að Ísland gæti til dæmis boðið fram fyrirlesara á ráðstefnum um umferðaröryggismál og var meðal annars bent á slík verkefni í Póllandi og Argentínu en einnig í ríkjum Afríku og Asíu. Ljóst er að nokkur kostnaður yrði af verkefnum sem þessum og ekki eru uppi tillögur um hvernig fjármögnun gæti átt sér stað.

3.4 Innviðir – umferðarmannvirki

Verkefni: a) að skoða hvort gera eigi leiðbeiningar um hönnun vega og samgöngumannvirkja í þéttbýli; b) að skoða hvort rýna eigi stíga (mannvirki fyrir óvarða vegfarendur) hjá sveitarfélögum og/eða að koma með tillögur að gæðaeftirliti sveitarfélaga með stígum.

Formaður hópsins var Ólafur Guðmundsson frá FÍB. Aðrir í hópnunum voru Árni Davíðsson frá Landssamtökum hjólréiðamanna, Einar Magnús Magnússon frá Samgöngustofu, Guðlaugur H. Sigurjónsson, frá Sambandi íslenskra sveitarfélaga og Lilja Sveinsdóttir frá Öryrkjabandalagi Íslands.

Hópurinn leggur til að eftirfarandi verði haft að leiðarljósi:

- Kortleggja þarf með áhættukortum (RRM) og greina slys annars vegar í sveitarfélögum og á þjóðvegum í samhengi við gerð umferðaröryggisáætlunar. RRM er skammstöfun fyrir Risk Rate Mapping, áhættukort sem byggjast á slysasögu tiltekins vegkafla miðað við alvarleg slys og banaslys í samanburði við ekna kílómetra á ársgrundvelli. Gæta þarf að stöðum sem gætu lent milli tveggja aðila svo sem gatnamót þjóðveggar og vegakerfis sveitafélags.
- Öryggisskoðun (SRS) verði framkvæmd um allt land fyrir allar gerðir umferðarmannvirkja og alla hópa vegfarenda, óvarða og varða. SRS stendur fyrir

Star Rating Score, þar sem öryggi vega og umhverfi þeirra er metið með sjálfstæðri úttekt sem er óháð viðkomandi veghaldara. Í þessari rýni verði bæði skoðaðir staðir þar sem slys hafa orðið sem og mat á hættulegum stöðum á vegakerfinu. Markmiðið er: Að hanna, byggja og reka örugg samgöngumannvirki, og efla enn frekar kortlagningu og útrýmingu „svartbletta“ á vegum landsins og að með öflugri hönnunarrýni verði komið í veg fyrir að slíkum blettum fjölgi.

- Kortleggja þarf hvaða reglur, staðla, leiðbeiningar og hönnunarviðmið eru til og greina svo hvaða viðmið vantar síðan uppá. Vinna skal samræmda hönnunarstaðla og reglugerðir á grundvelli þessarar kortlagningar. Samræma hönnun vega og stígar (umferðarmannvirki) á landsvísu bæði fyrir þjóðvegi og vegi á vegum sveitarfélaga sem nær yfir vegi, stíga, þveranir, brýr, undirgöng, jarðgöng og önnur samgöngumannvirki. Fram fari gæða- og öryggisskoðun á stígum í sveitarfélögum. Upphafið er að kortleggja hvaða reglur, staðlar, leiðbeiningar og hönnunarviðmið eru til og greina svo hvaða viðmið vantar uppá og rétt sé að bæta við. (Sjá uppkast í kaflanum um fylgiskjöl).
- Lögð er áhersla á að eftirlit og gæðastjórnun við öryggsrýni sé sjálfstæð og óháð starfsemi hönnunaraðila en á það hefur verið lögð rík áhersla innan Evrópusambandsins. Áhersla á þetta kom m.a. fram í erindi Enrico Grillo Pasquarelli (Director Inland Transport by the European Commission) á ráðstefnu “High Level Expert Meeting on Infrastructure Safety” í Vínarborg árið 2006.
- Setja upp rýnihóp í hverju sveitafélagi sem tekur út og samþykkir umferðarmannvirki með tilliti til umferðaröryggis áður en farið er í framkvæmdir og áður en mannvirki er tekið í notkun. (Innan skipulagsmarka viðkomandi sveitarfélags). Umsjón getur t.d. verið á vegum byggingarnefndar viðkomandi svæðis. Einnig gætu Mannvirkjastofnun eða mannvirkja- og leiðsögu svið Samgöngustofu tekið þetta að sér. Gæta þarf að samvinnu Vegagerðar og sveitafélaga þegar kemur að samgöngumannvirkjum hvort sem það eru þjóðvegir innan eða utan þéttbýlis. Aðalatriðið er að reyna að nota það fyrirkomulag sem fyrir er en ekki búa til nýjan eftirlitsaðila.
- Forgangsráða þarf framkvæmdum með umferðaröryggi að leiðarljósi. Fjármagn skal nota til útrýmingar á svartblettum og hættulegum stöðum áður en farið er í aðrar framkvæmdir. Allir vegfarendur séu jafn rétt háir við hönnun og forgangsröðun umferðarmannvirkja. Taka þarf tillit til annarra sjónarmiða samhliða öryggi s.s. greiðfærni fyrir ólíka vegfarendahópa, borgarumhverfis og hávaða.

3.5 Öruggeri ökutæki

Verkefni: Að finna leiðir til þess að auka öryggi ökutækja og fræða öikumanninn um hvað hann getur gert. Fræðsla sem lýtur að hæfni öikumanns var ekki skilgreind sem hluti af verkefninu.

Formaður hópsins var Fjóla Guðjónsdóttir frá Samtökum fjármálafyrirækja. Aðrir í hópnum voru Einar Magnús Magnússon Samgöngustofu, Guðlaugur H. Sigurjónsson frá Sambandi íslenskra sveitarfélaga og Sævar Helgi Lárusson frá Rannsóknarnefnd umferðarslysa.

Hópurinn tók saman eftirfarandi:

Mótorhjól (bifhjól)

Við skoðun á bifhjólum er mikilvægt að gerðar séu þær kröfur að skoðunarmenn hafi sérþekkingu á bifhjólum. Nauðsynlegt að skoða kröfur sem gerðar eru til tjónaðra eða notaðra innflutta bifhjóla.

- Lagt er til að breyta reglugerð um skoðunarstofur þannig að þeim verði heimilt að skoða eingöngu bifhjól. Það myndi auka sérhæfingu og tryggja faglegri skoðun.
- Setja af stað vinnu til þess að tryggja að hugtakið bifhjól sé hluti af reglugerðum um ökutæki.
- Reglugerð yfir tjónabíla nái einnig yfir tjónuð bifhjól.

Stærri ökutæki

Viðhaldsbók stærri ökutækja (vöru- og hópbifreiðar)

Rekja má slys og tjón á stærri ökutækjum til skorts á viðhaldi, þekkingarleysis á búnaði eða sérsníði sem tengist ökutæki. Á álagstímum eru stærri ökutæki tekin í notkun í einstaka verkefni. Um er að ræða ökutæki sem alla jafna eru ekki í umferð. Það eykur á tjóna- og slyshættu. Bæði er ástand þeirra mismunandi sem og þekking ökumanna gagnvart viðkomandi ökutæki.

Gera þarf kröfur um aukið viðhald vöru- og hópbifreiða og að því verði sinnt af fagmönnum. Lagt er til að unnið verði að gerð viðhaldshandbókar sem fylgir stærri ökutækjum sem myndi halda utan um fjölda og eðli viðgerða á ökutæki sem og hver framkvæmdi hana.

- Hefja undirbúning að gerð viðhaldshandbókar í samvinnu við samtök stærri ökutækja, umferðaröryggisvið Samgöngustofu og aðra hagsmunaaðila.
- Fjölga reglulegum hemlaprófum.

Tengivagnar

Lagt er til að atriði er lúta að tengibúnaði stærri ökutækja verði endurskoðuð. Nokkuð er um að tengibúnaður fyrir stærri ökutæki sé smíðaður hér á landi. Í þeim tilfellum er ekki gerð krafa um hvort málmstöða sé unnin af aðila sem er með suðupróf eða samsetningar myndaðar (röntgenmyndir sem t.d. verkfræðistofur sjá um) til þess að sannreyna að þær standist kröfur um álag. Suðupróf eða endurmenntunarnámskeið þyrfti að taka með reglubundnu millibili.

Híð sama á við um suðuviðgerðir, þeim þarf að fylgja vottorð t.d. um viðgerðir á tengibeisli. Við skoðun á ökutækjum þyrfti að framvísa slíku vottorði (suða/viðgerð unnin af fagaðila).

Læsingar tengivagna við tengibúnað. Dæmi um að vagnar hafa losnað frá tengibúnaði ef frágangur hefur ekki verið nægjanlegur. Slíkt getur bæði gerst á ferð sem og á svæði fyrirtækis með tilheyrandi slysa- og tjónahættu.

- Lagt er til að krafist sé að þeir sem t.d. vinna við suðu tengivagna hafi suðupróf.
- Boðið verði upp á endurmenntun fyrir þá sem nú þegar sinna slíkum störfum t.d. lða).
- Samgöngustofa taki að sér að miðla fræðslu um festingar tengivagna – ökumenn og forráðamenn ökutækja (sbr. handbók festing farms).

3.6 Minningardagur fórnarlamba umferðarslysa

Verkefni: Að minnast reglulega afleiðinga umferðarslysa og þeirra sem látast og slasast alvarlega.

Formaður hópsins var Einar Magnús Magnússon frá Samgöngustofu. Aðrir í hópnum voru Edda Björk Þórðardóttir frá Embætti landlæknis, Jóhannes Tómasson frá

innanríkisráðuneyti, Lilja Sveinsdóttir frá Öryrkjabandalagi Íslands og Ólafur Guðmundsson frá FÍB.

Hópurinn leggur áherslu á tvö verkefni á þessu sviði:

- **Minnismerki.** Komið verði upp minningarstað eða minnismerki um þá sem látist hafa í umferðarslysum. Þar yrðu sett nöfn þeirra sem látist hafa í umferðarslysum með fæðingar- og dánarári til dæmis frá 26. maí 1968 en sá hópur telur nálega eitt þúsund manns. Þann dag var hægri umferð tekin upp á Íslandi og þá hófst ítarleg skráning umferðarslysa. Útfæra mætti þetta með ýmsum hætti, t.d. rafrænt. Tilgangur slíks minnismerki er forvarnargildi og árlegur alþjóðlegur minningardagur um fórnarlömb umferðarslysa yrði haldinn við minnismerkið. Einar Magnús og Ólafur Guðmundsson hafa átt óformlegar viðræður við Reykjavíkurborg um mögulega staðsetningu minnisvarðans en enn er eftir að senda formlegt erindi í nafni innanríkisráðuneytisins til Reykjavíkurborgar vegna þess. Efna mætti til samkeppni um merkið og framsetningu nafna. Vinna þarf kostnaðaráætlun þar sem m.a. er tekið tillit til væntanlegs kostnaðar vegna árlegrar uppfærslu og á grundvelli þess yrði leitað til fyrirtækja eftir styrkjum við framkvæmdina og rekstur hennar.
- **Minningardagur.** Festur verði í sessi þriðji sunnudagur í nóvember sem minningardagur um þá sem látist hafa eða slasast alvarlega í umferðarslysum. Efnt hefur verið tvisvar til slíkrar athafnar þar sem hafa komið fram aðstandendur þeirra sem látist hafa, fulltrúar björgunarfólks og sérfræðingar heilsugæslu. Forseti Íslands hefur átt aðkomu að þessum degi og hefur hann þakkað sérstaklega viðbragðs- og björgunaraðilum fyrir störf þeirra við björgun mannlífa á vettvangi umferðarslysa. Segja má að dagurinn sé helgaður minningu látinna en jafnframt tileinkaður þeim sem starfa að björgun fólks úr umferðarslysum. Lögð er áhersla á að unnið verði að því innan innanríkisráðuneytisins að dagurinn komist inn í dagbækur, almanök, skipulagsdagskrár skóla og víðar og að athöfn verði haldin sem víðast um landið.

3.7 Vörugjöld af öryggisbúnaði verði felld niður

Verkefni: Setja fram tillögur um af hvaða öryggisbúnaði brýnt væri að fella niður vörugjöld. Formaður hópsins var Einar Magnús Magnússon Samgöngustofu og aðrir í hópnum Gunnar Alexander Ólafsson frá velferðarráðuneyti, Edda Björk Þórðardóttir frá Embætti landlæknis, Fjóra Guðjónsdóttir frá Samtökum fjármálafyrirtækja, Njáll Gunnlaugsson frá Sniðlunum og Eiríkur Hreinn Helgason frá Lögregluskóla ríkisins.

Hópurinn leggur eftirfarandi til:

- Innanríkisráðuneytið fari þess á leit við fjármálaráðuneytið eða stofnanir sem málið varðar að fá upplýsingar um innflutning og tekjur ríkisins vegna innflutnings á vörum sem tilgreindar eru í listanum hér að neðan og teljast til öryggisbúnaðar ökutækja. Á grundvelli þess fæst mynd af því hverju þetta skiptir fyrir ríkissjóð og þá hugsanlega hægt að kanna hvaða þjóðhagslegur ávinningur geti verið af lækkun eða niðurfellingu þessara gjalda.
- Mikilvægt er einnig að borið sé saman verð á t.d. barnabílstólum hér á landi og í nágrennalöndum en töluvert er um það að Íslendingar kaupi slíkan búnað erlendis og flytji inn. Slíkt hefur í för með sér ákveðna áhættu varðandi ábyrgð, fræðslu, upplýsingar og leiðsögn um rétta notkun búnaðarins. Samband seljanda og kaupanda hlýtur að teljast mikilvægt sérstaklega þar sem um mikilvægan öryggisbúnað er að ræða þar sem rétt notkun skiptir höfuðmáli.

- Lagt til að til dæmis tveir fulltrúar starfshópsins fái fund með fulltrúa fjármálaráðuneytisins ásamt fulltrúa innanríkisráðuneytisins og kynni þessar hugmyndir áður en formlegt erindi er sent ráðuneytinu. Líta má á það sem undirbúningsviðræður.

Listi yfir búnað

- **Barnabílstóll** þ.m.t. barnabílpúði sem uppfyllir staðla samkv. reglugerð. VSK 25,5% verði lækkaður í 7%.
- **Hjólbarðar** = 10% tollur nema varan sé framleidd í EES og upprunappappír fylgi með vöru þá er tollur E = 0%. 25,5% VSK.
- **Hemlar** fyrir ökutæki
 - Hemlar f. bifreiðar: tollur = 7,5% og vörugjald = 15 og vaskur 25,5%.
 - Hemlar f. reiðhjól: tollur = 10% eða E tollur = 0% og vaskur 25,5%
 - Hemlar f. bifhjól: tollur = 10% eða E tollur = 0% og svo vaskur 25,5%
- **Hjálmar fyrir bifhjólamenn og hjólandi.** VSK 25,5% lækkað í 7%. Tollur = 0%. Gæta skal þess að bifhjólajálmar séu samkvæmt ECE 22.05 staðli.
- **Ljós og perur** fyrir ökutæki (bifreiðar, bifhjól og reiðhjól) samkvæmt stöðlum.
- **Endurskinsmerki** úr plasti samkvæmt stöðlum. Tollur = 10% eða E tollur = 0% + vsk 25,5%.
- **Endurskinsvesti** er flokkað sem fatnaður. Tollur = 15% eða E tollur = 0% vsk 25,5%.
- **Hlífðarfatnaður fyrir bifhjólamenn** (gallar, brynjur og skór) VSK 25,5% / tollur = 15% / E tollur = 0%. Samkvæmt eftirfarandi CE stöðlum:
 - Jakkar, buxur og samfestingar - CE EN 13595
 - Bakhlífur - CE EN 1621
 - Hanskar - CE EN 13594
 - Skór og stígvél - CE EN 13634
 - Hlífðargleraugu - CE EN 1938
- **Bjöllur** á reiðhjól.

Nánari listi er í viðhengi 5.4.

3.8 Rannsaka hvort ökumaður hafi verið í síma þegar slys varð

Verkefni: Fara yfir lög og reglur varðandi áhrif og afleiðingar þess að tala í síma við akstur.

Formaður hópsins var Eiríkur Hreinn Helgason frá Lögregluskóla ríkisins. Aðrir í hópnum voru Auður Þóra Árnadóttir frá Vegagerðinni, Einar Magnús Magnússon Samgöngustofu og Katrín Þórðardóttir frá innanríkisráðuneytinu.

Tillögur hópsins voru eftirfarandi:

- Umferðarlögin hér á landi eru afdráttarlaus um bann við notkun farsíma við akstur, án handfrjáls búnaðar. Hópurinn telur, með hliðsjón af reglum í nágrennalöndunum og í ESB-ríkjunum (sjá fylgiskjal nr. 2), að strangari löggjöf og takmarkanir verði ekki til að bæta ástandið hér á landi. Telur hópurinn að vænlegra sé til árangurs að höfða til ökumanna með áróðri og fræðslu eins og Umferðarstofa og nú Samgöngustofa hefur markað stefnuna með undanfarin ár.

- Hópurinn vekur athygli á að viðurkennt er að farsímanotkun er almenn en íslenskar rannsóknir skortir á tíðni og áhrifum hennar á akstursfærni og umferðaröryggi. Athuganir leiddu í ljós að í nokkrum tilfellum hefur farsímanotkun ökumanna verið talin aðalorsök eða meðvirkandi í slysum, þar með talið a.m.k. tveimur banaslysum. Þessi staðreynd er þekkt en einnig er það þekkt að sönnunarfærsla í slíkum málum er flókin ef sækja á ökumenn sérstaklega til saka fyrir slíkt brot og í alvarlegri málum tæma önnur brot yfirleitt sök gagnvart umferðarlagabrotinu.
- Því telur hópurinn að harðari refsilöggjöf sé ekki svarið heldur vitundarvakning og áróður. Hópurinn leggur til að lögreglan setji sér verklagsreglur um að við rannsóknir á umferðarslysum og óhöppum verði ævinlega leitað svara við því með tiltækum ráðum hvort ökumaður hafi notað farsíma í aðdraganda atviksins.
- Rétt er að benda á að réttarreglur sakamálaganna reisa skorður við því að farið sé í viðurhlutamiklar rannsóknir á því hvort fjarskipatæki hafi verið notuð neiti ökumaður samvinnu. Ræða þarf þessa staðreynd í samhengi við alvarleika hlutanna og almennra viðhorfa til persónuverndar og friðhelgis einkalífs.
- Engu að síður leggur hópurinn til að við yfirstandandi endurskoðun umferðarlaga og námsskráa til ökunáms, bæði til almennra ökuréttinda og atvinnuréttinda ökumanna, hafi stjórnvöld í huga þær afleiðingar sem farsímanotkun við stjórnun ökutækja getur mögulega haft í för með sér.
- Ljóst er að víða er sjónum beint að þessu vandamáli og má nefna að í skýrslu sem unnin var fyrir framkvæmdastjórn ESB (Car Telephone use and Road Safety 2009) kemur fram að um vaxandi tilhneigingu sé að ræða til að sameina þetta tvennt og það fari ekki alltaf vel saman. Hins vegar sé þetta ekki vel kortlagt en vandamál auðsæ sem tengjast farsímanotkun.

Í Finnlandi er óheimilt við akstur að vera með hljóð- eða myndamóttöku eða samskiptatæki önnur sem hafa áhrif á færni ökumanns við að stjórna ökutækinu eða sem hefur áhrif á einbeitingu hans við aksturinn. Ökumaður vélknúins ökutækis má ekki nota farsíma sem hann þarf að hafa í höndunum (handheldur) (Vägrafiklag 3.4.1981/267).

Í Færeyjum má ekki nota farsíma sem ökumaður heldur á (án handfrjáls búnaðar) meðan á akstri stendur en „Landsstýrismaðurinn“ setur nánari reglur (16. gr. umfl).

Í Noregi er óheimilt að nota farsíma án handfrjáls búnaðar í akstri. Því er lýst í forskrift FOR 1999-12-17 nr. 1309 þar sem kemur fram að síminn skuli festur nálægt stýrinu og svo nálægt bifreiðastjóranum að hann nái til símans.

Í Danmörku er óheimilt að nota farsíma án handfrjáls búnaðar við akstur. Þar er vitnað bæði í efnisreglu í umferðarlögunum sem bannar þetta en einnig í meginreglu umferðarlaga (sbr. 4. gr. hér) um að ökumaður skuli sýna aðgát o.s.frv.

Í Svíþjóð er heimilt að nota farsíma við akstur, án takmarkana en þingið hefur beint því til ríkisstjórnarinnar að taka mið af rannsóknum (2011).

Á Íslandi er óheimilt að tala í síma án handfrjáls búnaðar og ráðherra getur sett reglugerð um notkun annars fjarskiptabúnaðar (hefur ekki verið sett) (47. gr.a umfl.).

Stuttar niðurstöður rannsókna sem VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) skoðaði:

- Hæfni til að aka bíl skerðist við það að tala í síma. Þetta á við í tilraunum sem hafa farið fram á rannsóknarstofu, í hermi svo og úti í mörkinni.

- Engar rannsóknarniðurstöður sýna fram á að það að tala í farsíma sem tengdur er handfrjálsum búnaði sé hættuminnna en að tala í síma sem haldið er á. Engu að síður heldur stór hluti ökumanna að símar sem eru tengdir handfrjálsum búnaði séu mun öruggari en símar sem haldið er á í hendinni.
- Menn eru almennt sammála um að hæfni til að aka bíl skerðist við ýmsar aðgerðir sem tengjast notkun farsíma á annan hátt t.d. við það að fara inn á samskiptavefi eða við að senda SMS. Það hversu mikið hæfnin skerðist tengist því hversu langan tíma aðgerðin sem dregur athyglina frá akstrinum tekur, flækjustigi aðgerðarinnar, hæfileikum ökumanns og umferðaraðstæðum hverju sinni.
- Notkun síma, hvort heldur til að tala í eða til að senda SMS er algengust á meðal yngri ökumanna og ökumanna sem aka mikið. Fleiri karlmenn en konur viðurkenna notkun síma undir stýri.
- Flest lönd innan Evrópusambandsins krefjast þess ökumaður sem talar í farsíma undir stýri noti handfrjálstan búnað en ekkert þeirra hefur lagt blátt bann við notkun farsíma undir stýri. Svo er að sjá sem menn virði bannið fyrsta árið eða svo eftir að það er sett en síðan fjölgar þeim sem tala í síma án þess að nota handfrjálstan búnað aftur í það sama og var áður en bannið var sett. Rannsóknir í Bandaríkjunum benda til þess að bann við notkun farsíma án handfrjáls búnaðar eða sérstakt bann við því að senda SMS undir stýri hafi ekki skilað sér í færri kröfum til tryggingafélaga. Það er viðurkennd staðreynd að það að nota farsíma dregur úr hæfni til að aka bíl en ekki er þó hægt að draga neinar ályktanir um raunveruleg áhrif símanotkunar á fjölda slysa. Það að ökumaður hafi ekki fulla athygli við aksturinn getur haft ófyrirsjáanlegar afleiðingar ef eitthvað óvænt gerist.

3.9 Skráning á ferðavenjum almennings eflid

Verkefni: Sameina krafta á þessu sviði þar sem nokkrir aðilar hafa staðið að slíkum könnunum.

Formaður hópsins var Árni Davíðsson frá Landssamtökum hjólreiðamanna. Með honum var Ágúst Mogensen frá Rannsóknarnefnd umferðarslysa.

Tillögur hópsins voru eftirfarandi:

- Lagt er til að ferðavenjukannanir verði gerðar með reglubundnum hætti og að þær nái yfir allt landið. Æskilegt er að gera ferðavenjukannanir á tveggja til fimm ára fresti.
- Æskilegt gæti verið að sameina krafta þeirra sem nú þegar gera ferðavenjukannanir, skoðanakannanir og talningar og nýta það fjármagn sem nú þegar er notað til þess hjá hverjum aðila. Kanna þarf hug þessara aðila með samtölum og fundum og/eða með því að halda lokað málþing eða fund með þeim.
- Æskilegt gæti verið að fela einum aðila umsjón með könnunum á ferðavenjum t.d. Samgöngustofu, Vegagerð eða Hagstofu. Innanríkisráðuneytið, sem ráðuneyti samgöngumála, ætti í samstarfi við fjármála- og efnahagsráðuneyti að gangast fyrir því að ein stofnun sé ábyrg fyrir söfnun þessara upplýsinga í stjórnsýslunni.
- Ferðavenjukannanir þurfa að geta svarað því hver er hlutdeild mismunandi ferðamáta í heildarferðafjölda og hversu mikil umferð er með mismunandi ferðamáta. Fá þarf raunsanna mynd af ferðavenjum landsmanna eftir búsetu (innan sveitarfélaga, milli hverfa, milli sveitarfélaga og landshluta), tilgangi ferðar,

aldri, félagslegum og efnahagslegum þáttum, ferðamáta og árstíðaskiptum í ferðamáta.

- Til viðbótar ferðavenjukönnunum þarf að gera sniðtalningar og talningar á föstum stöðum sem gefa betri mynd af árstíðaskiptum í ferðamátum gangandi og hjólandi og á hánnatímaumferð þessara samgöngumáta.

3.10 Arðsemisútreikningar vegna umferðaröryggismála

Verkefni: Mikilvægi forvarna í umferðaröryggismálum – kynning fyrir stjórnámamenn
Í hópnum sátu Ólafur Guðmundsson frá FÍB og Einar Magnús Magnússon frá Samgöngustofu.

Hópurinn náði ekki að ljúka verkefninu og leggur til að því verði haldið áfram á komandi starfsári.

4 Framhaldið

4.1 Fjármagns er þörf

Áratugur umferðaröryggis felur í sér mörg fyrirheit. Margir aðilar á Íslandi vinna í dag að umferðaröryggismálum og hafa gert um árábil og varið er til þeirra talsverðum fjármunum. Slysátölur sýna að þróunin hérlandis er í rétta átt en gera þarf enn betur. Hér hafa verið settar fram tillögur um ýmis verkefni en nauðsynlegt er að fylgja þeim eftir með mannafla svo þau komist til framkvæmda. Þetta er langtímaverkefni..

4.2 Staðan metin

Árið 2015 er ráðgerður fundur samgönguráðherra aðildarríkja SP og þar verður metin staðan hjá þáttökulöndum í verkefninu um áratug umferðaröryggis. Þá verður unnt að lesa í það hver þróunin hefur verið hjá einstökum ríkjum fram til þessa og hvort verkefnið hefur náð þeim tilgangi sínum að draga úr fjölda umferðarslysa. Á síðari hluta átaksins verður haldið áfram á þessari braut, nýjum verkefnum bætt við og fyrri verkefnum haldið áfram eftir atvikum og árangri.

Allt starfið miðar að því sama, að ekki þurfi þrjú þúsund manns að deyja í umferðarslysum á degi hverjum. Eitt prósent fækkun banaslysa þýðir 30 mannlíf og 30 fjölskyldur þeirra þurfa því ekki að missa ástvin.

Hérlandis myndi slík lækkun einnig þýða að mannlífum yrði bjargað. Við viljum gera enn betur. Það vill enginn fá fréttir af andláti ástvinnar í umferðarslysi og enginn á það skilið.

4.3 Eftir 2020?

Hvað gert verður eftir að hinu formlega heimsátaki er lokið árið 2020 verður að koma í ljós. Fram að því er verk að vinna og þar verða margir að leggja hönd á plóg.

5 Fylgiskjöl / Viðaukar

5.1 Vinnuhópur um öryggi ökutækja

Aðilar:

Einar Magnús Magnússon Samgöngustofu, Guðlaugur H. Sigurjónsson frá Samtökum Sveitarfélaga, Sævar Helgi Lárusson frá Rannsóknarnefnd Umferðarslysa, Fjóla Guðjónsdóttir SFF.

Markmið:

Verkefninu er ætlað að finna leiðir til þess að auka öryggi ökutækja og fræða ökumanninn um hvað hann getur gert. Fræðsla sem lýtur að hæfni ökumanns var ekki skilgreint sem hluti af verkefni.

Mótorhjól (bifhjól)

Við skoðun á mótorhjólum er mikilvægt að gerðar séu þær kröfur að skoðunarmenn hafi sérþekkingu á mótorhjólum. Nauðsynlegt að skoða kröfur sem gerðar eru til tjónaðra eða notaðra innflutta mótorhjóla.

- ✓ Lagt er til að breyta reglugerð um skoðunarstofur þannig að skoðunarstofu verði heimilt að skoða eingöngu bifhjól. Það myndi auka sérhæfingu og tryggja faglegri skoðun
- ✓ Setja af stað vinnu til þess að tryggja að hugtakið bifhjól sé hluti af reglugerðum um ökutæki
- ✓ Kanna fyrirkomulag vegna mat á tjónuðum bifhjólum (á eingöngu við um bíla í dag)

Stærri ökutæki

Viðhaldsbók stærri ökutækja (vöru- og hópþifreiðar)

Rekja má slys/tjón á stærri ökutækjum til viðhalds, þekkingarleysi á búnaði eða sérsmíði sem tengist ökutæki. Á álagstímum eru stærri ökutæki tekin í notkun í einstaka verkefni. Um er að ræða ökutæki sem alla jafna eru ekki í umferð. Það eykur á tjóna og slysaáætlu, bæði er ástand þeirra mismunandi sem og þekking ökumanna gagnvart viðkomandi ökutæki. Gera þarf kröfur um aukið viðhald vöru- og hópþifreiða og að því verði sinnt af fagmönnum. Lagt er til að unnið verði að gerð viðhaldshandbókar sem fylgir stærri ökutækjum sem myndi halda utan um fjölda og eðli viðgerða á ökutæki sem og hver framkvæmd hana.

- ✓ Hefja undirbúning að gerð viðhaldshandbókar í samvinnu við samtök stærri ökutækja, Samgöngustofu og aðra hagsmunaaðila
- ✓ Fjölga reglulegum hemlaprófum.

Tengivagnar

Lagt er til að atriði er lúta að tengibúnaði stærri ökutækja (sem tengir saman bíl og aftanívagn) verði endurskoðuð. Nokkuð er um að tengibúnaður fyrir stærri ökutæki sé smíðaður hér á landi. Í þeim tilfellum er ekki gerð krafa um hvort suða sé framkvæmd af aðila sem er með suðupróf eða samsetningar myndaðar (röntgen myndir sem t.d. verkfræðistofur framkvæma) til þess að sannreyna að þær standist það álag sem þær þurfa að standast. Suðupróf eða endurmenntunarnámskeið þyrfti að taka með reglubundnu millibili.

Hið sama á við um suðuviðgerðir þeim þarf að fylgja vottorð t.d. viðgerðum á tengibeisli. Við skoðun á ökutækjum þyrfti að framvísa slíku vottorði (suða/viðgerð framkvæmd af fagaðila)

Læsingar tengivagna við tengibúnað. Dæmi um að vagnar hafa losnað frá tengibúnaði þar sem ökumaður hefur ekki gengið úr skugga um að svo sé. Slíkt getur bæði gerst á ferð sem og á svæði fyrirtækis með tilheyrandi slysa- og tjónahættu. Handtækka þarf hvort lásinn sé í dráttarskífu

- ✓ Lagt er til að gerð sé krafa um þeir aðilar sem t.d. vinna við suðu tengivagna hafi suðupróf
- ✓ Boðið verði upp á endurmenntun fyrir þá aðila sem nú þegar sinna slíkum störfum t.d. Iða).
- ✓ Samgöngustofa fræði um festingar tengivagna – ökumenn og forráðamanna ökutækja (sbr. handbók festing farms)

5.2 Vinnuhópur um áfengislása:

Áratugur aðgerða – skýrsla vinnuhóps um Ölvunarakstur og áfengislása



Ágúst Mogensen Rannsóknarnefnd umferðarslysa
Rafn Magnús Jónsson Embætti landlæknis
Eiríkur Hreinn Helgason Lögregluskólinn
Holger Torp Samgöngustofu

2013

Niðurstaða og stutt samantekt

- Ölvunarakstur er önnur algengasta orsök banaslysa í umferðinni á Íslandi auk þess sem rekja má 12% umferðarslysa þar sem meiðsli eru mikil til ölvunaraksturs (Skýrsla Rannsóknarnefndar umferðarslysa, 2008; Skýrsla Umferðarstofu, 2011)
- Erlendar rannsóknir benda til þess að ölvaðir ökumenn séu um og innan við 1% ökumanna á hverjum tíma en þeir valda 25-40% banaslysa í umferð. Ákveðinn hópur ökumanna ekur ítrekað undir áhrifum áfengis og lætur ekki segjast, hvort sem viðkomandi hefur verið sviptur ökuréttindum eða ekki.
- Notkun áfengislása hefur gefið góða raun sem úrræði gegn ölvunarakstri erlendis. Ökumenn sem hafa lásinn í bifreiðinni aka síður undir áhrifum áfengis en þeir sem eru sviptir ökuréttindum á refsitímabilinu.
- Engin heimildarákvæði eru í íslenskum lögum um notkun áfengislása og því þarf að breyta ef notast á við úrræðið.
- Áfengislásar eru ekki gallalausir frekar en önnur úrræði. Kostnaður við tækið er nokkur en hann er allur greiddur af brotamanni (2-300.000 krónur eftir útfærslu). Í fyrstu má búast við neikvæðri umræðu um lásinn, m.a. vegna stimplunaráhrifa (niðurlægjandi að blása í mælinn) og vegna umstangs, en rannsóknir erlendis benda til þess að með aukinni notkun dragi úr þessum neikvæðu viðhorfum.
- Helstu gallar við áfengislása eru tveir. 1) Þar sem notkun lásanna er valkostur/valkvætt kerfi, hefur sýnt sig að einungis 10-15% brotamanna kjósa úrræðið 2) Lásinn hefur í fæstum tilvikum varanleg áhrif á hegðun ökumanna. Þegar hann er tekinn burt að refsitíma loknum er hættan sú að ökumenn aki aftur undir áhrifum.
- Að mati vinnuhópsins ber að líta á áfengislás sem góðan kost, samhliða öðrum úrræðum. Er hér sérstaklega horft til námskeiða og meðferðarrúæða sem miða að því að breyta varanlega hegðun fólks. Bendir hópurinn á góðan árangur sem náðst hefur hér á landi með sérstökum námskeiðum fyrir unga brotamenn í umferðinni.

Ölvunarakstur

Ölvunarakstur er önnur algengasta orsök banaslysa í umferðinni auk þess sem rekja má 12% umferðarslysa þar sem meiðsli eru mikil til ölvunaraksturs (Skýrsla Rannsóknarnefndar umferðarslysa, 2008; Skýrsla Umferðarstofu, 2011). Erlendar rannsóknir benda til þess að ölvaðir ökumenn séu um og innan við 1% ökumanna á hverjum tíma en þeir valda 25-40% banaslysa í umferðinni m.v. tölur frá N-Ameríku og Evrópusambandin (NHTSA, 2009).

	Banaslys	Slys með alvarlegum meiðslum	Slys með minniháttar meiðslum	Slys án meiðsla	Samtals
Óþekktur aldur	0	0	0	3	3
16 ára og yngri	0	0	2	3	5
17-26 ára	1	1	18	53	73
27-36 ára	0	1	4	31	36
37-46 ára	1	0	5	19	25
47-56 ára	0	1	1	26	28
57-66 ára	0	2	1	11	14
67 ára og eldri	0	0	1	12	13
Samtals	2	5	32	158	197

Meiðsli í ölvunarakstri og aldur ökumanna árið 2011. Heimild: Skýrsla um umferðarslys 2011, Umferðarstofa (2012).

Árið 2010 voru 1293 ökumenn teknir vegna gruns um ölvunarakstur (Afbrotatölfræði ríkislögreglustjóra 2010). Til að sporna við ölvunarakstri á Íslandi hefur verið lögð áhersla á hefðbundin úrræði eins og sviptingu ökuréttinda, fésekt, löggæslueftirlit og almennar forvarnir. Þessi hefðbundnu úrræði sem talin eru upp hér að ofan hafa sannað gildi sitt. Verulega hefur dregið úr ölvunarakstri í flestum vestrænum ríkjum undanfarna áratugi (Voas og DeYoung, 2002) og viðhorf hafa breyst til hins betra.

Ökumenn sem aka ítrekað undir áhrifum áfengis

Það er þó ekki svo gott að tekist hafi að útrýma vandamálinu. Líkt og á svo mörgum sviðum í forvarnarstarfi næst tiltekinn árangur af almennum forvörnum í byrjun, en eftir stendur ákveðinn hópur sem lætur ekki segjast þrátt fyrir áróður, lög og reglur. Í tilviki ölvunaraksturs er þessi hópur sem lætur ekki af hátterni sínu, vel þekktur. Stór

hluti ökumanna sem aka ölvaðir eiga við áfengisvandamál að stríða. Þeir neyta mikils magns áfengis með reglulegu millibili og aka oft ölvaðir (Beirness, Simpson og Mayhew, 1998). Á ensku eru þessir ökumenn nefndir „hard-core drinking drivers“ en mismunandi er hvaða skilgreiningar er notast við til að aðgreina hópinn frá öðrum. Sumir eiga einungis við áfengisvandamál að stríða á meðan aðrir eru í blandaðri neyslu áfengis, lyfja og vímuefna. Brotaferill þessara ökumanna einskordast ekki við ölvunarakstur, algengt er að þeir séu með önnur umferðarlagabrot á sínum ökuferli, eða önnur afbrot.

Hin hefðbundnu úrræði duga ekki til þess að stöðva þessa ökumenn. Rannsóknir sem gerðar hafa verið á ökumönnum sem hafa verið sviptir ökuréttindum benda til þess að allt að 75% þeirra aki réttindalausir (Ross, 1992). Ökumenn meta áhættu þess að vera teknir aftur af lögreglunni litla eða kæra sig kollótta af öðrum ástæðum og aka réttindalausir. Þessi staðreynd hefur vakið upp spurningar. Með hvaða hætti er hægt að gyrða fyrir þessa hegðun? Hvaða úrræðum öðrum er hægt að beita?

Áfengislás (alcolock, alcohol ignition lock)



Í mörgum löndum hefur sú leið verið farin að setja áfengislása í bíla ökumanna sem aka ölvaðir. Áfengislás (alcolock eða alcohol ignition lock) er búnaður sem komið er fyrir í bifreið og varnar því að ökumaður geti ræst bifreið ef áfengismagn í blóði hans er umfram leyfileg mörk. Áður en ökumaður reynir að ræsa bifreiðina þarf hann að blása í mælinn og fá úr skorið hvort hann sé í ökuhæfu ástandi. Nokkuð er til af rannsóknum um gagnsemi áfengislása þar sem þjóðir hafa notast við lásinn sem úrræði fyrir ökumenn sem ítrekað aka ölvaðir. Hér að neðan verða tekin nokkur dæmi um útfærslu á úrræðinu.

Svíþjóð

Í Svíþjóð hefur brotamönnum verið gefinn kostur á að fá áfengislás í bifreið sína í 2 ár, í stað eins árs sviptingar ökuréttinda. Um er að ræða valkvætt kerfi sem 10% brotamanna hafa nýtt sér. Samanburður á ítrekunartíðni (hve margir brjóta aftur af sér) hefur leitt í ljós að fyrstu árin eftir að ökumenn hafa lokið refsingu (hvort sem er 2 ár með áfengislás eða 1 árs sviptingu) er ítrekunartíðni þeirra sem kusu áfengislásinn 60% lægri en þeirra sem voru sviptir voru í 1 ár. Þá var tíðni slysa vegna ölvunaraksturs 80% lægri hjá þeim sem notuðu áfengislásinn (Bjerre og Thorsson, 2007).

Í Svíþjóð hafa áfengislásar einnig verið settir í atvinnubíla, óháð því hvort ökumenn hafi verið teknir fyrir ölvunarakstur eða ekki. Af 3000 áfengislásum sem settir voru í leigubíla, flutningabíla og fólksflutningabíla voru 300 ökutæki höfð undir sérstöku eftirliti til að meta kosti og galla búnaðarins. Fylgst var með 800 ökumönnum sem óku þessum 300 ökutækjum. Í matsrannsókn sem gerð var hjá bílstjórum áður en tækið var sett í bílinn reiknuðu þeir fastlega með að tækið þýddi meira vesen og meiri vinnu fyrir þá auk þess sem mörgum fannst þeir fá þann stimpil að vera undir grun. Einu og hálfu ári síðar voru sömu ökumenn beðnir að tjá sig um áfengislásinn og kom þá fram að 75% töldu áfengislásinn alls ekki neikvæðan, hvorki fyrir þá persónulega né vinnu þeirra. Eftir þrjú ár töldu nær allir bílstjórnarnir að tækið væri ósköp eðlilegur hluti af þeirra vinnu og ef eitthvað hefði traust farþega á bílstjórunum aukist með tilkomu áfengislássins (Bjerre, 2005).

Árið 2012 er áætlað að 75 þúsund áfengislásar hafi verið í notkun í Svíþjóð, langflestir hjá atvinnubílstjórum (Vehmas, Sirkia og Kinnunen, 2012).

Kanada, Ontario's ignition interlock program

Í Ontario Kanada tók gildi heildstæð löggjöf um áfengislása í maí 2009. Ökumaður sem er tekinn með yfir 0,8 prómill í blóði er sviptur ökuréttindum og þarf að undirgangast námskeið. Að því loknu getur hann sótt um að fá ökuréttindi aftur með því skilyrði að áfengislás er settur í bifreiðina. Þá er gefið út nýtt ökuskírteini með

bókstafnum „I“ (interlock) sem gefur til kynna að viðkomandi megi aka bifreið sinni með áfengislás. Ökumenn sem hafa brotið einu sinni af sér geta sótt um venjulegt ökuskríteini aftur að einu ári liðnu hafi þeir ekki brotið frekar af sér. Fyrir annað ölvunarakstursbrot þarf ökumaður að aka með áfengislás í a.m.k 3 ár áður en hann getur sótt um ökuréttindi. Ökumenn sem eru teknir ölvaðir í þriðja sinn geta sótt um „I“ réttindi þegar þeir hafa lokið 10 ára sviptingartímabili. Þeir þurfa að aka með áfengislás um ókomna tíð. Ökumenn sem eru teknir í fjórða sinn geta ekki sótt um „I“ réttindi og áfengislás. Ökuréttindi þeirra verða ekki endurnýjuð.

Ökumenn sem sækja um áfengislás greiða allan kostnað af tækinu sjálfir. Sektor fyrir að „eiga við áfengislásinn“ eru á bilinu 200-1,000 kanadíska dollara fyrir einkabifreið en 200-20,000 fyrir atvinnubíla. (mto.gov.on.ca)



Bandaríkin

Í Bandaríkjunum hafa áfengislásar verið notaðir sem úrræði um nokkurt skeið. Einungis þrjú fylki eru ekki með löggjöf um áfengislása en í hinum 47 er mismunandi hversu fast er að orði kveðið um notkun. Í sumum fylkjum er skylda að láta áfengislás í bifreið ef ökumaður er tekinn fyrir ölvunarakstur. Í öðrum fylkjum hafa dómarar eða brotamenn val um hvort áfengislás er settur í bifreið eða ekki. Í skýrslu NHTSA (NHTSA, 2009) er fjallað um kosti og galla áfengislása, m.a. kostnað og tilraunir ökumanna til að svindla á lásnum. Kostnaður vegna áfengislása fellur á brotamann en á móti kemur að viðkomandi hefði hvort sem er fengið fésekt. Nýjustu áfengislásarnir eru þannig að ekki er hægt að tengja framhjá þeim nema með ærnum tilkostnaði auk þess sem skynjarar eru í munnstykki sem koma í veg fyrir

að hægt sé að nota t.d. loft úr blöðru eða þrýstihylki. Það verða alltaf einhverjir sem munu reyna að svindla á kerfinu en fyrir marga brotamenn er áfengislásinn sanngjörn lausn. Með lásnum getur fólk áfram keyrt og atvinnubílstjórar t.a.m. stundað vinnu sína. Leggja ber áherslu á áfengislás sem jákvæða og sanngjarna lausn sem kemur í veg fyrir að fólk aki ölvað án þess að svipta það ferðafrelsinu. Áfengislás á ekki að vera þvingandi lausn heldur valkostur sem brotamenn sjálfir sækjast eftir að nota.

Finland

Í Finnlandi eru áfengislásar í öllum bifreiðum sem stunda skólaakstur en sett voru lög þess efnis árið 2011. Talið er að 8000 áfengislásar séu í notkun í Finnlandi, þar af 760 í einkabifreiðum ökumanna sem dæmdir hafa verið fyrir ölvunarakstur (Vehmas, Sirkia og Kinnunen 2012). Að neðan má sjá niðurstöður viðhorfsrannsóknar sem gerð var meðal atvinnubílstjóra árið 2011 um kosti og galla lásanna.

Kostir

- Betri ímynd ökumanns/fyrirtækis (68%)
- Áhersla á umferðaröryggi (46%)
- Keyri ekki ölvaður „óvart“ (33%)
- Jákvæð viðbrögð frá öðrum (26%)
- Að kynnast nýrri tækni (9%)
- Eykur samkeppnishæfi fyrirtækis (3%)

Gallar

- Tími og óþægindi fyrir ökumann þegar lagt er af stað í ferð (51%)
- Skömm að blása í mælinn á almannafæri (30%)
- Að bíða eftir að mælirinn hitni eftir frostnótt (27%)
- Grunsemdir annarra og neikvæð viðhorf (13%)
- Tæknileg vandamál (11%)
- Önnur vandmál (ótti við að tækið bili) (11%)
- Að læra á nýjan búnað (5%)
- Kostnaður 4%
- Ég þori ekki að drekka einn bjór með matnum lengur (4%)

Holland

Þann 1. desember 2011 tóku gildi lög í Hollandi um áfengislása. Samkvæmt þeim er stofnuninni sem sér um ökuleyfisveitingar þar í landi heimilt að beita úrræðinu ef ökumenn hafa gerst sekir um ölvunarakstur. Um er að ræða þrjá hópa ökumanna sem úrræðinu er beitt gagnvart:

- Ökumenn sem mælast með yfir 1.3-1.8 prómill í blóði
- Ungir ökumenn með yfir 1 prómill
- Síbrotamenn með yfir 0.8 prómill

Ef ökumaður er með yfir 1.8 prómill í blóði er kannað hvort hann á við áfengisvandamál að etja. Allir ökumenn þurfa að vera með áfengislás í amk 2 ár. Ef ökumaður gerist sekur um ölvunarakstur á tímabilinu bætast við 6 mánuðir.

Staða innleiðingar áfengislása í löndum Evrópusambandsins (Vehmas, Sirkia og Kinnunen 2012).

	<i>Noregur</i>	<i>Belgía</i>	<i>Danmörk</i>	<i>Finnland</i>	<i>Frakkland</i>	<i>Holland</i>	<i>Dýskaland</i>	<i>Svíþjóð</i>	<i>Bretland</i>
Tilraunaverkefni		X				X	X	X	X
Undirb. lagaset.	X	X	X	X	X				X
Lög sett		X	X	X		X		X	
Meðferð		X		X	X	X		X	
Flutningabifreiðar				X	X				
Skólaakstur				X	X				
Einkafyrirtæki	X	X		X			X	X	

Áfengislás – Eitt af mörgum úrræðum

Leggja ber áherslu á að beiting áfengislása er eitt af mörgum úrræðum sem beitt er gegn ölvunarakstri (sjá töflu að neðan). Virkni áfengislása er tengd þeim tíma sem áfengislásinn er tengdur við bifreiðina. Eftir að lásinn er fjarlægður er líklegt að viðkomandi taki upp fyrri hegðun. Ekki er hægt að gera lítið úr þeirri staðreynd að það dregur úr ölvunarakstri viðkomandi á þessu tímabili. Árið 2000 ályktaði hópur sérfræðinga í Evrópu, um áfengislása í EU löndum, að ölvunarakstur og tíðni slysa fækkaði með tilkomu áfengislása.

Virkustu aðgerðir vegna ölvunaraksturs

	Virkni	Fjöldi rannsókna	Kostnaðarábati
Lægri refsímörk	+++	+++	+++
Reglulegt tilviljanakennt eftirlit	+++	++	+
Ökuelyfissvipting	+++	++	++
Áfengislásar	+	+	+
Lægri refsímörk fyrir unga ökumenn	+++	++	+++
Skert ökuréttindi fyrir nýja ökumenn	++	++	+++
Þjálfun starfsfólks veitingahúsa og almennings	+	++	+
Sérstakir ökumenn/designated driver	0	+	++
Skólafræðsla	?/0	+	+
Fjölmiðlaherferðir	++	+	+
Samfélagaslegar aðgerðir	++	++	+

Alment má túlka niðurstöðurnar á þann veg að notkun áfengislása sé best samhliða öðrum aðgerðum. Úrræðið mætti t.d. tengja við meðferðarúrræði þar sem áfengislás er settur í bíl samhliða reglulegu samtali við lækni eða áfengisráðgjafa. En mikilvægt er að draga ekki úr öðrum forvörnum. Virkustu leiðir til að draga úr ölvunarakstri eru samspil eftirfarandi þátta: heildræn stefnumótun um aðgengi, verð, reglulegt tilviljanakennt eftirlit og lág refsímörk áfengismagns í blóði.

Áfengislás, meðferðarúrræði og lagaumhverfið á Íslandi.

Samkvæmt umferðarlögum (50/1987) eru refsingar fyrir brot gegn þessum sérrefsilögum sektir og fangelsi allt að tveimur árum (gr. 100.) Þar við bætast hin svokölluðu refsitengdu viðurlög sem eru sviptingar ökuréttar (101. gr.)

Almennt hefur ekki tíðkast hér á landi að dæma menn til meðferðar, sem hluta af refsingu en í 57. gr. alm. hgl. (19/1940) er ákvæði sem dómari getur gripið til og er þá hluti af því að skilorðsbinda refsinguna (sjá 4. tl. 3. mgr.).

Engin heimildarákvæði eru í íslenskum lögum um beitingu áfengisláss sem úrræðis.

■ **57. gr.** [Ákveða má í dómi, að fresta skuli með skilyrðum um tiltekinn tíma:

a. Ákvörðun um refsingu.

b. Fullnustu refsingar.

Skilorðstími má ekki vera skemmri en 1 ár og ekki lengri en 5 ár. Að jafnaði skal ákveða hann 2–3 ár. Upphaf skilorðstíma skal ákveðið í dómi hverju sinni.

Frestun skal vera bundin því skilyrði, að aðili gerist ekki sekur um nýtt brot á skilorðstímanum, sbr. 60. gr. Frestun má einnig binda skilyrðum, eftir því sem hér segir:

1. Að aðili sæti á skilorðstímanum umsjón einstakra manna, félags eða stofnunar. Aðili skal jafnan sæta slíkri umsjón, ef honum eru sett skilyrði samkvæmt 2.–5. tölul. hér á eftir.

2. Að aðili hlíti fyrirælum umsjónarmanns um dvalarstaði, menntun, vinnu, umgengni við aðra menn og notkun tómsunda.

3. Að aðili neyti ekki á skilorðstímanum áfengis né deyfilyfja.

4. Að aðili gangist undir dvöl á hæli tiltekinn tíma, ef nauðsyn þykir til bera, allt að 18 mánuðum, er venja þarf hann af notkun áfengis eða deyfilyfja, en ella allt að 1 ári.

5. Að aðili gangist undir að þola takmarkanir á umráðum yfir tekjum sínum eða öðru, er fjárhag hans varðar.

6. Að aðili greiði eftir getu fébætur fyrir tjón, sem hann hefur valdið með broti sínu

Við leit í dómasafni fannst eitt dæmi frá 2010 (Héraðsdómur Suðurlands 6. október 2010) þar sem „útgangsmáður“ var dæmdur til áfengis meðferðar. Engin viðlíka hæstaréttardómur fannst um þetta.

Í 65. gr. hgl. er að finna þvingunarúrræði sem dómari getur gripið til en hér er um að ræða ákvæði sem lítið hefur verið notast við í gegnum tíðina.

65. gr. [Þyki það ljóst af málavöxtum, eftir að umsagnar lækni hefur verið leitað, að sakborningur, sem framið hefur brot undir áhrifum áfengis, geti ekki haft hemil á drykkjufýsn sinni, má ákveða í dómi, að hann skuli lagður inn á viðeigandi hæli til lækningar.]¹⁾ Skal dómur þá hljóða um dvöl á hælina allt að 18 mánuðum, eða, ef ítrekun á sér stað, allt að 3 árum. [Ráðherra]²⁾ ákveður, eftir tillögum stjórnar hælisis og hlutaðeigandi lækni, hvort leysa megi manninn af hælina, áður en ofangreindur hámarkstími er liðinn, sökum þess að ætla megi, að hann hafi læknað.

Þessi dæmi eru tiltekin hér til fróðleiks og skýringar um það að þessi hugsun finnst í íslenskum rétti og það ætti að auðvelda það að gera tillögu um að meðferðarúrræði verði sett í umferðarlög sem hluta af „refsikenndum viðurlögum“ og notkun áfengislása.

Andi heimildarákvæðis gæti verið eitthvað á þessa leið:

Heimilt er dómara að stytta ökuleyfissviptingu ökumanns sem samþykkir að setja áfengislás í ökutæki það sem hann hefur umráð yfir og greiðir kostnað við það, auk sektar. Skilyrði þessa er að ökumaður sækji áfengis meðferð skv. ákvörðun trúnaðarlæknis Umferðarstofu. Sömu refsingu er heimilt að bjóða ökumanni sem undirgengst lögreglustjórásátt.

Námskeið og fræðsla

Í kjölfar mikillar umræðu um vandamál í tengslum við akstur ungra ökumanna árið 2006 voru gerðar ákveðnar breytingar á umferðarlögum árið 2007 til að stuðla að bættri hegðun þeirra. Þær fólu m.a. í sér að byrjanda á sínu fyrsta bráðabirgðaskírteini

sem sviptur var ökurétti eða fékk fjóra punkta eða fleiri í ökuferilsskrá var bannað að aka. Honum var gert að sækja sérstakt námskeið og taka ökupróf að nýju áður en hann fékk ökurétt að nýju. Hér var tekin upp sú nýlunda að beita ekki lengur eingöngu sektum og sviptingum þegar ökumaður gerist brotlegur í umferðinni, en hún takamarkast við nýliða í umferðinni, þ.e. ökumann á sínu fyrsta bráðabirgðaskírteini.

Sérstakt námskeið byggir á hugmyndafræði sem kennd er við GADGET-líkanið, en það segir til um hvernig góður og ábyrgur ökumaður mótast. Kennt er í litlum hópum og nemendur eru virkir í kennslunni. Í kennslunni er aðallega notast við stýrðar umræður um grundvallaratriði sem tengjast akstri, viðhorfum og hegðun ökumannsins. Kennari er ekki að miðla þekkingu um umferðarlög og reglur, miklu frekar að stýra umræðum þátttakenda um akstur og tilgang hans, áhættutöku, ákvarðanatöku og ábyrgð – afhverju þeir séu á námskeiði. Námskeiðið tekur þrjár vikur, kennt er í fjórum lotum og þrjár kennslustundir í hverri, auk þess eru tveir kennslutímar í bifreið. Námskeiðið kostar í dag frá 33.000 til 45.000 kr.

Mikla athygli vakti forvarnaráhrifin sem þessi aðgerð hafði í för með sér, en brotlegum nýliðum fækkaði um 60% á milli árána 2006/2007 og 2007/2008.

2007 – 2010 sátu 617 einstaklingar sérstakt námskeið, 80% karlar og 20% konur. Um mitt ár 2011 var kannaðar ökuferill þeirra sem setið höfðu sérstakt námskeið. 50% þeirra hafði engin skráð brot eftir að hafa lokið námskeiði, 11% vegna ölvunar- eða fíkniefnaaksturs, 33% vegna hraðaksturs og 6% önnur brot.

Almenn ánægja er meðal þátttakenda með námskeiðin, þau þykja almennt áhugaverð og gefandi, þrátt fyrir að um skyldu sé að ræða.

Árangur af þessum námskeiðum verður að teljast mjög góður. Ef hægt er að ná árangri með unga ökumenn ætti að vera vel þess virði að sjá hvort ekki væri hægt að ná viðlíka árangri með ökumenn sem eru með fullnaðarskírteini og brjóta af sér í umferðinni. Væri þá jafnvel hægt að sjá fyrir sér sérhæfð námskeið, þ.e. annars vegar námskeið sem að meginstofni fengist við vanda sem tengist akstri undir áhrifum og hins vegar vanda við að fara eftir öðrum reglum umferðar. Nánar þyrfti að skoða

uppbyggingu slíkra námskeiða og skilyrði þess að ökumönnum sé gert að sækja þau og þá tengsl við sektir og sviptingar.

Aðrar þjóðir eru í stöðugt auknu mæli að fara þessar leiðir m.a. í ljósi þess að refsikennd viðurlög eins og sektir og sviptingar duga takmarkað. Nauðsynlegt er að leita nýrra leiða til að auka öryggi í umferðinni og lífsgæði þátttakenda með því beina mönnum á rétta braut svo þeir geti ekið löglega.

Í Danmörku var umferðarlögum breytt árið 2002 þannig að öllum sem fengu skilyrðislausu sviptingu vegna ölvunaraksturs var gert að sækja námskeið um akstur og áfengi fyrir endurveitingu. Markmið með námskeiðunum var að draga úr líkum á ölvunarakstri með því að draga úr neyslu þátttakenda ásamt því að kenna þeim jafnframt aðrar leiðir til að hafa stjórn á sjálfum sér í tengslum við áfengi og akstur. DTU skilaði 2009 skýrslu þar sem árangur námskeiðanna var metinn og niðurstaðan var sú að námskeiðin töldust minnka líkur á því að þátttakendur gerðust aftur sekir um ölvunarakstur. Mælt var með því að námskeiðum yrði haldið áfram og þau þróuð nánar.

Vinnuhópur á vegum EB gaf út skýrslu 2002 „EU-project ANDREA“ (**A**nalysis of **d**river **r**ehabilitation **p**rogrammes). Í skýrslunni er leitað svara við því hvort endurhæfingarnámskeið fyrir brotamenn í umferðinni skili árangri og ef svo væri, hvað þættir skipti mestu máli. Vinnuhópurinn komst að þeirri niðurstöðu að með vel skilgreindum og skipulögðum námskeiðum hefði með sannanalegum hætti tekist að hafa jákvæð áhrif á viðhorf og atferli brotamanna í umferðinni. Í skýrslunni er gerð grein fyrir skipulagi slíkra námskeiða í hinum ýmsu löndum ásamt því að leggja mat á áhrifum þeirra. Sérstöku námskeiðin sem tekin voru upp hér á landi 2007 eru m.a. skipulögð með hliðsjón af tilmælum skýrslunnar.

Annar vinnuhópur gaf út skýrslu 2012 „DRUID, Final Report: Work performed, main results and recommendations“. Í skýrslunni er að finna ítarlega umfjöllun um akstur og vímugjafa í Evrópu. Sérstaklega er fjallað um varnarúræði og þá m.a. endurhæfingu og námskeið. Mat er lagt á framkvæmd þessara mála í hinum ýmsu

löndum, bent á hvað leiðir teljist bestar og tillögur gerðar að leiðum sem þjóðir geta farið.

Aðrar þjóðir sýna fram á jákvæða reynslu meðferðarúræðum og endurhæfingar-námskeiðum sem viðbrögð við brotum ökumanna, bæði reyndra og óreyndra. Hér á landi er góð reynsla af sérstökum námskeiðum fyrir unga ökumenn sem brjóta af sér í umferðinni. Telja verður tímabært að skoða þessi úrræði fyrir ökumenn almennt sem brjóta af sér, skv. nánari skilgreiningu, í stað þess að einblína á sektir og sviptingar.

Heimildir

Afbrotatölfræði ríkislögreglustjóra 2010. Reykjavík: Ríkislögreglustjóri.

Banaslys í umferðinni 2007, (2008). Reykjavík: Rannsóknarnefnd umferðarslysa.

Beirness, D.J., Simpson, H.M. og Mayhew, D.R., (1998). Programs and policies for reducing alcohol-related motor vehicle deaths and injuries. *Contemporary Drug Problems*, nr.25, bls. 553-578.

Bjerre, B., (2005). Primary and secondary prevention of drink driving by the use of alcohol device and program: Swedish experiences. *Accident Analysis and Prevention*, nr.37, bls. 1145-1152.

Bjerre, B., og Thorsson, U., (2007). Is an alcohol ignition interlock programme a useful tool for changing the alcohol and driving habits of drink-drivers? *Accident Analysis and Prevention*, nr. 40, bls. 267-273.

Carstensen, G. og Larsen, L., (2009) Evaluering af kurser i alkohol og trafik (A/T-kurser). DTU, maj 2009.

G. Bartl, J.-P. Assailly, F. Chatenet, M. Hatakka, E. Keskinen, G. Willmes-Lenz, (2002). EU-Project „Andrea“ Analysis of Driver Rehabilitation Programmes. KfV, 2002

Lögregluvefurinn 7.1.2010. Átak gegn ölvunarakstri- 3747 ökumenn stöðvaðir.

http://www.logreglan.is/displayer.asp?cat_id=1042&module_id=220&element_id=15033

NHTSA, (2009). Ignition interlocks- What you Need to Know. NHTSA, November 2009.

Umferðarslys á Íslandi 2011, (2012). Reykjavík: Umferðarstofa.

Schulze, H. Co-ordinator.: DRUID, Final Report: Work performed, main results and recommendations. EB 2012

Ross, H.L., (1992). *Confronting Drunk Driving. Social Policy for saving lives.* New Haven: Yale University Press.

Skýrsla starfshóps um endurskoðun samgönguáætluna 2009-2012, (2009).

Vehmas, A., Sirkia, A. Og Kinnunen, T., (2012). *Adoption of the alcohol interlock and its effects in professional transport.* Helsinki: Trafi Publications.

Voas, R.B, og DeYoung, (2002). Vehicle action: effective policy for controlling drunk and other high-risk drivers? *Accident Analysis and Prevention*, nr.34, bls. 263-270.

5.3 Vinnuhópur um minningardag:

Hópurinn fundaði um þá hugmynd sem upp hefur komið að gerð verði könnun á möguleikum þess að settur verði upp minningarsteinn eða minnisvarði um þá sem látið hafa lífið í umferðinni.

Rætt var um að líklega væri réttast að miða við fjölda þeirra sem látið hafa lífið í umferðinni frá 26. maí árið 1968 en þá var skipt yfir í hægri umferð og þá hófst ítarleg skráning umferðarslysa. Einnig var um það rætt hvort ekki væri rétt að líta lengra aftur í tímann og er full ástæða til að skoða það með tilliti til aðgengi upplýsinga.

Rætt hefur verið um tvær hugmyndir að uppsetningu minnisvarðans. Annarsvegar að settur verði upp listi með nöfnum þeirra sem látið hafa lífið þar sem fram kæmi t.d. fæðingardagur og dánardagur. Í þessu sambandi var ákveðið að rétt væri að leita álits persónuverndar um það hvort gerð væri einhver athugasemd við slíka opinberun á nöfnum þeirra sem látist hafa í umferðinni. Horfa ber til þess að upplýsingar um fórnarlömb umferðarslysa eru í raun ekki og hafa aldrei verið persónuleyndarmál enda hægt að flétta upp opinberum gögnum þar um. Það var hinsvegar talið styrkja hugmyndina og það hvernig að þessu sé staðið að búið sé að leita álits persónuverndar.

Um það var rætt að mikilvægt sé að skrá 3. Sunnudag nóvembermánaðar inn í íslensk dagatöl þannig að sjáist að þetta sé „alþjóðlegur minningardagur um fórnarlömb umferðarslysa.“ Jóhannes Tómasson ætlaði fyrir hönd ráðuneytisins að athuga með það.

Einar Magnús og Ólafur Guðmundsson hyggjast fara til fundar hjá Reykjavíkurborg og athuga hvort borgin sé með eitthvað svæði sem hægt væri að staðsetja slíkan minnisvarða á.

Á grundvelli þeirra upplýsinga sem aflað verður hjá persónuvernd og á fundi Reykjavíkurborgar teljum við rétt að skrifa formlegt bréf sem hægt er að nota til frekari kynningar fyrir væntanlega aðstandur og fjármögnunaraðila verkefnisins.

5.4 Vinnuhópur um lækkun eða niðurfellingu innflutningjsgjalda á öryggisbúnaði:

Hópurinn skrifaði uppkast af bréfi sem ætlunin er að senda á fjármálaráðuneytið (sjá hér að neðan) en gæta þarf þess að starfshópurinn hafi umboð frá innanríkisráðuneytinu fyrir því að skrifa og senda slíkt bréf.

Talið er rétt að innanríkisráðuneytið fari þess á leit við fjármálaráðuneytið eða stofnanir sem málið varðar að fá upplýsingar um magn innflutnings og tekjur ríkisins vegna innflutnings á þeim vörum sem tilgreindar eru í listanum hér að neðan og teljast til öryggisbúnaðar ökutækja. Á grundvelli þess er hægt að átta sig betur á hverju þetta skiptir fyrir ríkissjóð og þá hugsanlega hægt að leggja

út í athugun á því hvaða þjóðhagslegur ávinningur geti verið af lækkun eða niðurfellingu þessara gjalda.

Mikilvægt er einnig að gerður sé verðsamanburður á t.d. barnabílstólum hér á landi og í nágrannalöndum en töluvert mikið er um það að Íslendingar kaupi slíkan búnað erlendis og flytji inn en slíkt hefur í för með sér ákveðna áhættu varðandi ábyrgð, fræðslu, upplýsingar og leiðsögn um rétta notkun búnaðarins. Slíkt samband seljanda og kaupanda hlýtur að teljast mikilvægt sérstaklega þar sem um mikilvægan öryggisútbúnað er að ræða þar sem rétt notkun skiptir höfuð máli.

Við teljum rétt að t.d. 2 fulltrúar starfshópsins fái fund með fulltrúa fjármálaráðuneytisins ásamt fulltrúa innanríkisráðuneytisins og kynni þessar hugmyndir áður en formlegt erindi er sent ráðuneytinu. Líta má á það sem undirbúningsviðræður.

Uppkast að bréfi til fjármálaráðuneytisins:

Með bréfi þessu fer starfshópur innanríkisráðuneytisins um áratug aðgerða þess á leit við fjármálaráðuneytið að endurskoðuð verði álagning vörugjalda og virðisaukaskatts á eftirfarandi öryggisbúnaði sem tengist ökutækjum og er til verndar fyrir ökumann og farþega. Það er álit starfshópsins að lækkun vörugjalda á tilgreindum vörum muni hafa þjóðhagslegan ávinning þar sem það mun stuðla að auknu umferðaröryggi og fækkun slysa.

Farið er fram á að virðisaukaskattur sé lækkaður á eftirfarandi vörum úr 25,5% í 7% og að vörugjöld verði jafnframt lögð niður.

1. **Barnabílstóll** þ.m.t. barnabílpúði sem uppfyllir staðla samkv. reglugerð.... VSK 25,5% að hann verði lækkaður í 7%.
2. **Hjólbarðar** = 10% tollur nema varan sé framleidd í EES og upprunappappír fylgi með vöru þá er tollur E = 0%. 25,5% VSK.
3. **Hemlar** fyrir ökutæki
 - a) Hemlar f. bifreiðar: tollur = 7,5% og vörugjald = 15 og vaskur 25,5%.
 - b) Hemlar f. reiðhjól: tollur = 10% eða E tollur = 0% og vaskur 25,5%
 - c) Hemlar f. bifhjól: tollur = 10% eða E tollur = 0% og svo vaskur 25,5%
4. **Hjálmar fyrir bifhjólamenn og hjólandi**. VSK 25,5% lækkað í 7%. Tollur = 0%. Gæta skal þess að bifhjólahljálmarir séu samkvæmt [ECE 22.05](#) staðli.
5. **Ljós og perur** fyrir ökutæki (bifreiðar, bifhjól og reiðhjól) samkvæmt stöðlum.
6. **Endurskinsmerki** úr plasti samkvæmt stöðlum. tollur = 10% eða E tollur = 0% + vsk 25,5%.
7. **Endurskinsvesti** er flokkað sem fatnaður. Tollur = 15% eða E tollur = 0% vsk 25,5%.
8. **Hlífðarfatnaður fyrir bifhjólamenn** (gallar, brynjur og skór) VSK 25,5% / tollur = 15% / E tollur = 0%.
Samkvæmt eftirfarandi CE stöðlum:
 - a) Jakkar, buxur og samfestingar - [CE EN 13595](#)
 - b) Bakhlífur - [CE EN 1621](#)
 - c) Hanskar - [CE EN 13594](#)
 - d) Skór og stígvel - [CE EN 13634](#)
 - e) Hlífðargleraugu - [CE EN 1938](#)

9. **Bjöllur** á reiðhjól.

Hugmyndir að niðurfellingu gjalda á öryggisbúnaði

1. **Barnabílstólar framleiddir eftir staðli**
eru aðeins með vsk sem gjöld 25,5%
2. **Allir hjálmur** eru aðeins með vsk, 25,5%, ekki tolla og ekki vörugjald þar
3. **Gallar fyrir bifhjólamenn** er sem fatnaður
Tollur er = 15% E tollur = 0% og vsk 25,5%
4. **Endurskinsmerki úr plasti**
Tollur er = 10% eða E tollur, vskur 25,5%
5. **Bjöllur á reiðhjól**
Tollur er = 10% (eða E tollur 0%) + vsk 25,5%
6. **Ljós og perur fyrir ökutæki** (athuga hvort rétt sé að þar sé aðeins vsk 25,5%).
Ljósaperur Tollur er 7,5% eða E tollur 0%
Svo er vörugjald = 15% og vskur 25,5%
 - a. Bifreiðar
 - b. Bifhjól
 - c. Reiðhjól
7. **Hemlar fyrir ökutæki.**
 - a. **Hemlahlutir fyrir bíla:**
Tollur er = 7,5% og vörugjald = 15% og vskur 25,5%
 - b. **Hemlar fyrir reiðhjól**
Tollur er = 10% eða E tollur = 0% og svo vskur 25,5
 - c. **Hemlar fyrir mótórhjól (bifhjól)**
Tollur er = 10% eða E tollur = 0% og vörugjald 15% og vskur 25,5%
8. **Hjólbarðar**, fyrir öll ökutæki í þeim tilfellum sem á þeim hvíla gjöld. Tollur er = 10% (nema varan sé framleidd á EES svæðinu og upprunapappír fylgi með vöru, þá er tollur sem E tollur og = 0%.

Svo í viðbót vörugjald eftir þyngd kr 20 pr kg (nettóþyngd vöru) og svo er úrvinnslugjald 40 kr kg.

Og virðisaukaskattur reiknaður af öllu saman = 25,5%.

9. **Ljósaperur**

Tollur er 7,5% eða E tollur 0%

Svo er vörugjald = 15% og vskur 25,5%

10. **Endurskinsvesti er sem fatnaður**

Tollur er = 15% eða E tollur = 0% vskur 25,5%.

11. **Öryggisbelti í bíla**

Aðeins er vskur þar 25,5% (ekki tollur og ekki vörugjald).

12. **Strekkjari ?**

fer eftir því hvernig hann er, ef hann er með belt með þá er eins og öryggisbelti.

13. **Öryggisloftpúðar og hlutir í þess konar tól,**

Tollur er 7,5% E tollur er 0% og vörugjald er hér = 15% og vskur 25,5%.

14. **Hemlavökvi**

Tollur er = 5% E tollur er = 0% svo er úrvinnslugjald 30 kr á kg og vskur 25,5%.

15. **Afisingarvökvi er**

Með toll = 5% E tollur er = 0% og svo vskur 25,5%

16. **Þurrkur**

Tollar = 0% vskur 25,5%

Spurningar frá Sigrúnu A. Þorsteinsdóttur hjá VÍS varðandi þetta.:

- Eru brynjur og skór fyrir bifhjólamenn inni undir fatnað?
- Spáðuð þið eitthvað í að taka inn öryggisvörur fyrir hestamennsku og vélsleðamenn?
- Hvað með viðvörunarþríhyrninga í bíla, höfuðljós fyrir hlaupara, farangursnet og yfirdraganlegar hlífur yfir farangur í bílum?

5.5 Vinnuhópur um staðla um hönnun:

Áratugur aðgerða - Stólpi 2

Reglur um vegi á Íslandi

Uppkast - sýnishorn

Nafn/merki	Lýsing	Gildisár	Teg.	Ums.	Eft.	Ath.
S.P. 1968	Vínarsáttmáli S.P. um umferð	1968	A-lög	IRR	S.P.	Ekki lögfest á Ísl.
EU-54	Tilskipun EB um öryggi vegganga	2004	EB	Vg.		Frestur til 2014
Lög 80	Vegalög	2007	Lög	Vg.	IRR	Engin tilvísun í staðla
Lög 45	Lög um veltengingu um utanverðan Hvalfjörð	1990	Lög	Vg.		Hvalfjarðargöng
Reg. 230	Reglugerð um þjóðvegi í kaupstöðum og kaupþúnum	1989	Reg.			
Reg. 257	Reglugerð um ríkisframlag til þjóðvega í kaupstöðum og kaupþúnum.	1964	Reg.			
Reg. 289	Reglugerð um umferðarmerki og notkun þeirra.	1995	Reg.			
Reg. 440	Reglugerð um bókhald EBE	2008	Reg.			
Reg. 492	Reglugerð um merkingu og öryggisráðstafanir vegna framkvæmda á og við veg.	2009	Reg.			
Reg. 744	Reglugerð um héraðsvegi	2010	Reg.			
Reg. 866	Reglugerð um öryggisstjórnun vegafamkvæmda	2011	Reg.			
Reg. 930	Reglugerð um girðingar meðfram vegum.	2012	Reg.			
Reg. 992	Reglugerð um öryggiskröfur fyrir jarðgöng	2007	Reg.			
EN 12271	Yfirborðsþekja - Kröfur	2007	ÍST			Slitlag vega
EN 12352	Umferðarstjórnúnaður - Viðvörðun- og öryggisúnaður	2006	ÍST			
EN 12368	Umferðarstjórnúnaður - Umferðarljós	2006	ÍST			
EN 12676	Ljóskeymar til nota á vegum - 1. hluti: Kröfur og eiginleikar	2000	ÍST			
EN 12767	Passive safety of support structures for road equipment	2007	ÍST			Listi yfir vörur
EN 12899	Fóst, lóðrétt umferðarmerki. Hl. 1 - 5	2007	ÍST			
EN 12966	Lóðrétt vegaskilti. Skilti með breytanlegum skilaboðum. Hl. 1 - 3	2005	ÍST			
EN 1317	Öryggisúnaður vega - Vegrið, púðar o.fl. Hl. 1 - 5	2010	ÍST			
EN 13197	Road marking materials - Wear simulator Turntable	2011	ÍST			
EN 13212	Road marking materials - Requirements for factory production control	2011	ÍST			
EN 13422	Vertical road signs - Portable warning devices - Cones and cylinders	2004	ÍST			
EN 13459	Road marking materials - Sampling from storage and testing	2011	ÍST			
EN 1423	Efni til vegmerkinga - Sáldurefni - Glerperfur, viðnámsaukandi korn og blöndur	2003	ÍST			
EN 1424	Road marking materials - Premix glass beads	1997	ÍST			
EN 1436	Road marking materials - Road marking performance for road users	2007	ÍST			
EN 14388	Hljóðtálmar vegna umferðar - Eiginleikar	2005	ÍST			
EN 14389	Road traffic noise reducing devices - Hl. 1 - 2	2007	ÍST			
EN 1463	Efni til vegmerkinga - Vegbólur með endurskini	2009	ÍST			
EN 1790	Efni til vegmerkinga - Tilsniðnar vegmerkingar	1998	ÍST			
EN 1793	Road traffic noise reducing devices - Test method - Hl. 1 - 3	1997	ÍST			
EN 1794	Road traffic noise reducing devices - Performance, general safety - Hl. 1 - 2	2011	ÍST			
EN 1824	Road marking materials - Road trials	2011	ÍST			
EN 1871	Efni til vegmerkinga - Efniseiginleikar	2000	ÍST			
VH-01	Veghönnunarreglur - Grunnatriði	2010	VG			
VH-02	Veghönnunarreglur - Þversnið	2011	VG			
VH-03	Veghönnunarreglur - Vegferill	2010	VG			
VH-04	Veghönnunarreglur - Vegamót	2010	VG			
VH-05	Veghönnunarreglur - Vegrið	2010	VG			
VB-01	Viðurkenndur vegbúnaður	2012	VG			
CROW 2007	Design manual for bicycle traffic		Leiðb.			
Efa-RVK	Hönnun fyrir hjól - leiðbeiningar	2011	Leiðb.			
	Handbækur, t.d. Yfirborðsmerkingar		Handb.			

5.6 Vinnuhópur um ferðavenjukannanir:

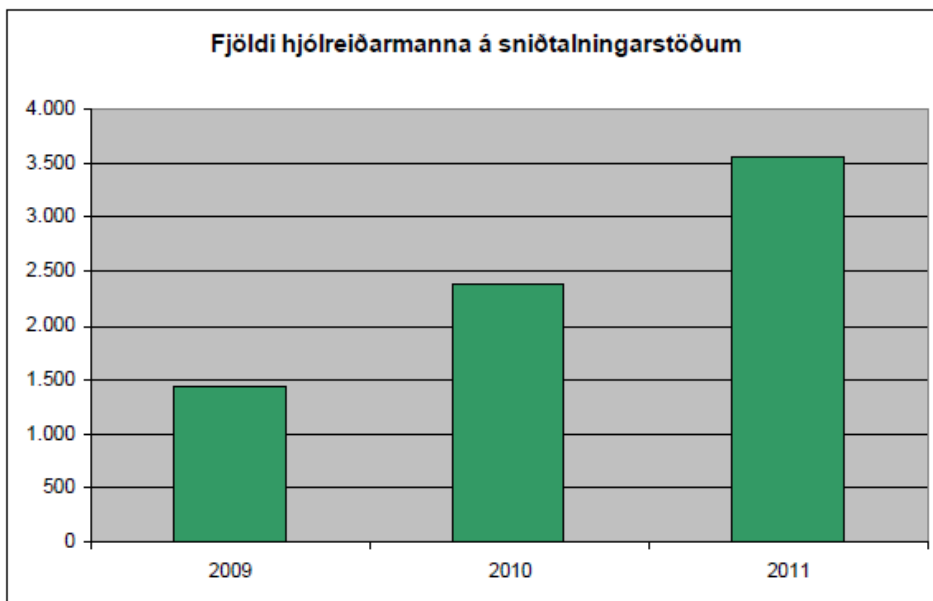
Fylgiskjal 1.

Upplýsingar um fjölda hjólandi á Íslandi.

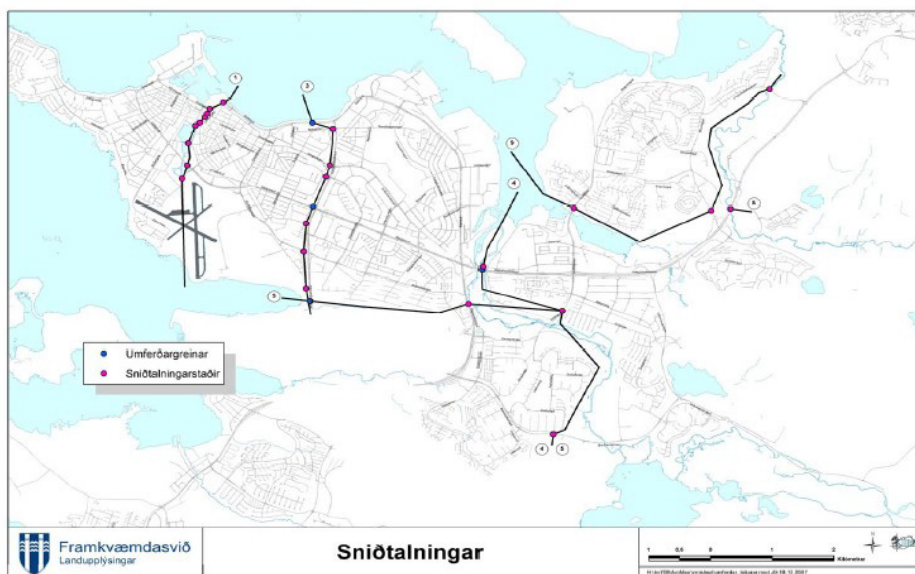
Þær upplýsingar sem eru til um fjölda þeirra sem hjóla (og ganga) eru skoðanakannanir og talningar. Þær eru eftirfarandi:

1. Sniðtalningar Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar, sem hafa talið hjólandi árin 2009, 2010 og 2011, þ.e. í 3 ár. Niðurstöður fyrir 2012 liggja ekki fyrir.

Í þessum sniðtalningum eykst fjöldi hjólandi milli 2009 og 2010 um 66% og um 50% milli 2010 og 2011. Samtals eykst fjöldi hjólandi sem er talinn milli 2009 og 2011 um 150%. (1. mynd). Talið var á sniðum. (2. mynd)



1. mynd



2. mynd

http://www.reykjavik.is/Portaldata/1/Resources/umhverfisvid/myndir/skyrlsur/Sni_talningarsk_rsla_2011.pdf

Björg Helgadóttir 2011. SNIÐTALNINGAR 2011, Umferðartalningar í Reykjavík Samgönguskristofa Umhverfis- og samgöngusvið Reykjavíkur.

2. Tvær ferðavenjukannanir. Önnur framkvæmd með skoðanakönnun í janúar/febrúar árið 2002 og hin í nóvember/desember 2011.

Ferðavenjukönnun á höfuðborgarsvæðinu. Gallup 2002. Ítarleg könnun á ferðavenjum þar sem m.a. var óskað eftir upplýsingum um allar ferðir einstaklings á tilteknum degi, eftir ferðamáta, tilgangi ferðar, tíma dags og upphafs- og ákvörðunarstað ferðar. Úrtakið náði til einstaklinga á aldrinum 6-80 ára. Könnunin náði til alls höfuðborgarsvæðisins sem skipt var upp í 11 umferðarhverfi. Heildarúrtak var 8.250 manns og 450-500 svör fengust að meðaltali úr hverju hverfi.

http://www.mannvit.is/media/PDF/2006-Samgonguskipulag_i_Reykjavik_-_Fyrsti_hluti.pdf

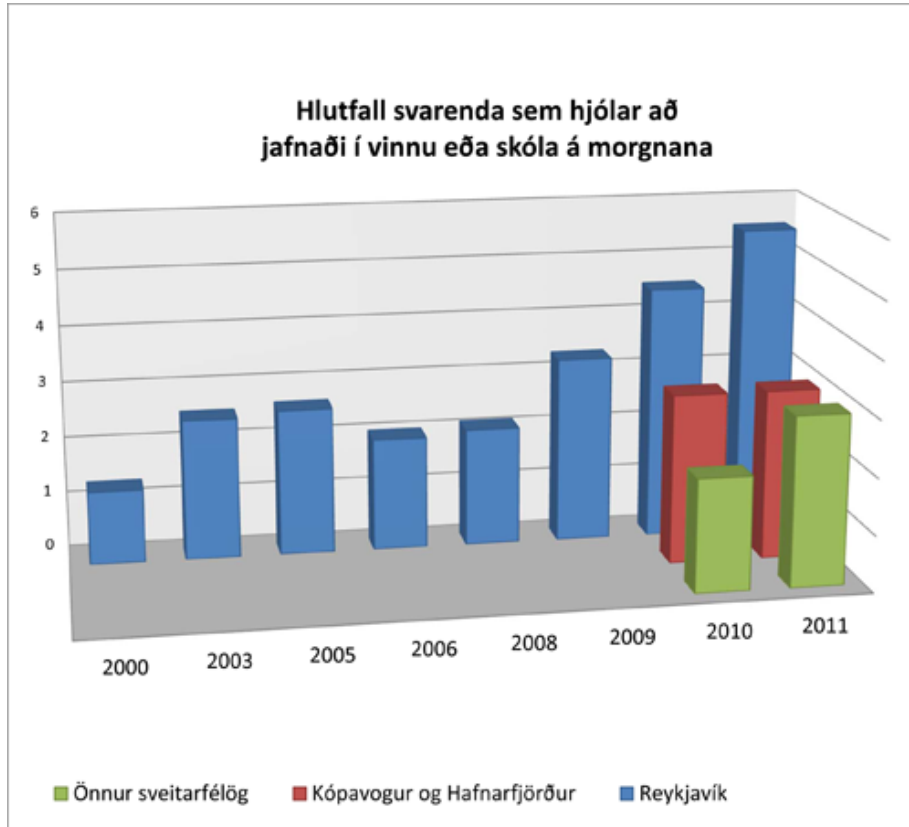
http://www.mannvit.is/media/PDF/2006-Samgonguskipulag_i_Reykjavik_-_Annar_hluti.pdf

Þessar kannanir eru með nákvæmum spurningum um hversu margar ferðir voru farnar umræddan dag þegar könnun er gerð og hvernig ferðin var farin. Þær eru hinsvegar framkvæmdar á röngum árstíma og hafa því takmarkað gildi til að segja fyrir um fjölda þeirra sem hjóla nema menn séu sérstaklega að skoða vetrarhjólrreiðar. Innan við 1% hjóluðu daginn sem spurt var 2002 um hávetur í janúar/febrúar en um 3.8% hjóluðu daginn sem spurt var árið 2011 meðan sú könnun stóð yfir frá 26/10 til 6/12. Þetta sýnir þó líklega að fjöldi þeirra sem hjólar hefur aukist enda ber það saman við aðrar niðurstöður. Ferðavenjukannanir ætti að gera um mánaðamótin september/október. Í ferðavenjukönnuninni 2011 var einnig spurt almennra spurninga um hjólrreiðar og af þeim 4.853 sem svöruðu hjóluðu 61% og þar af 12,4 % allt árið. Á sumum svæðum var hlutfall þeirra sem hjóla allt árið mun hærra; Miðbær og Tún 20%, Hagar, Melar og Nes 17%, Múlar og Sund 16%. Fæstir hjóluðu allt árið um kring í Breiðholti 7% og í Kópavogi 9%. Öll önnur hverfi voru með 10% eða meiri hlutdeild.

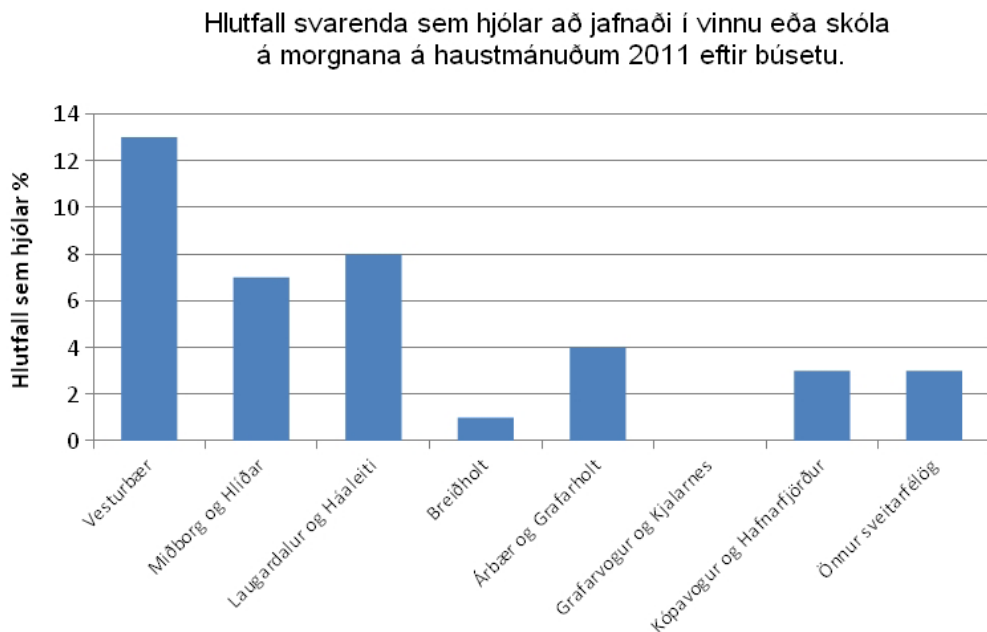
<http://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/frettir/nr/2816>

3. Skoðanakannanir á vegum Reykjavíkurborgar (aðallega undir hatti Bílastæðasjóðs) sem hafa verið framkvæmdar með svipuðum hætti árin 2000, 2003, 2005, 2006, 2008, 2009, 2010, 2011. Aldur svarenda er 18 ára og yfir.

Þessar skoðanakannanir sem eru gerðar í október ár hvert sýna mikla aukningu hjólrreiða í Reykjavík frá 2008 en fjöldi hjólandi virðist hafa verið stöðugur frá um 2000. Hlutfall svarenda sem hjólar að jafnaði í vinnu eða skóla á morgnana eykst frá um 2% 2008 upp í rúmlega 5% 2011. (3. mynd) Hlutfall er mjög misjafnt eftir hverfum og sveitarfélögum. Mest er hjólað í Vesturbæ um 13%, um 8% í Laugardal og Háaleitishverfum, um 7% í Miðborg og Hlíðum. Í öðrum hverfum og sveitarfélögum er það minna. (4. mynd)



3. mynd



4. mynd

http://www.reykjavik.is/Portaldata/1/Resources/umhverfissvid/myndir/skyrlsur/402141_9_Ferdavenjur_og_vidhorf_til_gjaldskyldra_staeda_241111.pdf

Bílastæðasjóður og Umhverfis og samgöngusvið Reykjavíkurborgar. Ferðavenjur og viðhorf til gjaldskyldra stæða. Október - nóvember 2011

„Önnur sveitarfélög“ eru sveitarfélögin: Mosfellsbær, Seltjarnarnes, Garðabær, Bessastaðahreppur, Vogar, Grindavík, Njarðvík, Garður, Keflavík og Sandgerði.
Svar við Spurningur 7: Með hvaða hætti ferðast þú að jafnaði til vinnu eða skóla á morgnana?

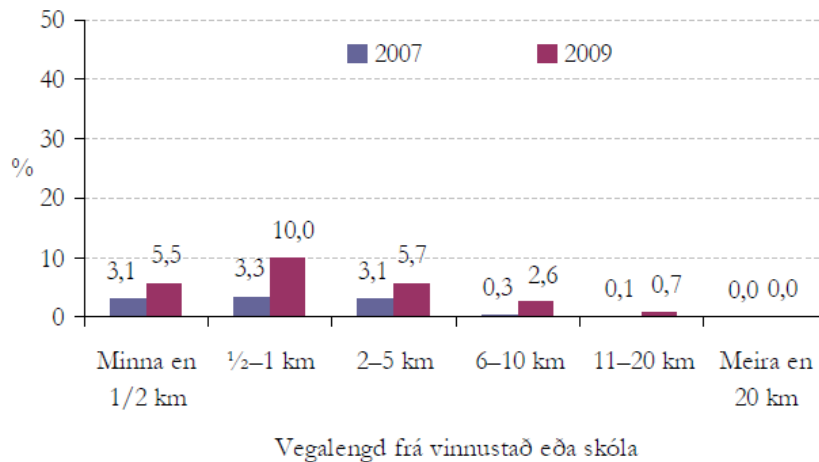
4. Skoðanakannanir Landráðs ehf. sem hafa verið framkvæmdar fyrir m.a. Vegagerðina. Aldur í könnun virðist vera frá 18 ára og uppúr. Þær eru gerðar ýmist á haustmánuðum í september-október (sumar) eða á vormánuðum í mars (vetur). Niðurstöðurnar eru í samræmi við aðrar niðurstöður hér. Hjólreiðar virðast aukast á höfuðborgarsvæðinu sem heild frá um 2% 2007-2009 upp í um 4-5% 2010 og 2012. Sömuleiðis er mest hjólað innan Elliðaáanna og Fossvogs (5-8% ferða) en minna í úthverfum Reykjavíkur og nágrennasveitarfélögum (1-3%). Svarað er spurningunni „Hvernig ferðast þú að jafnaði innan höfuðborgarsvæðis?“

<http://www.landrad.is/skyrslur.htm>

5. Landskönnunin Heilsa og líðan sem Gígja Gunnarsdóttir greindi frá á ráðstefnunni Hjólað til framtíðar. Þar jókst hlutfall þeirra sem hjólaði mikið milli árána 2007 og 2009, sem könnunin náði til. (5. mynd). Gerð var framhaldskönnun 2011.



Hlutfall þeirra sem sögðust hjóla til vinnu eða skóla að lágmarki þrisvar sinnum í viku undanfarna 30 daga, greint eftir fjarlægð frá vinnustað eða skóla.



5. mynd

Ráðstefnan er hér: <http://lhm.is/lhm/frettir/721-hjolum-til-framtidar-radstefna-20110916>

Glærur Gíju eru hérna:

http://lhm.is/images/stories/skjol/2011/Gigja_Gunnarsdottir_Landlaeknir.pdf

Flutningur hennar er hér: http://lhm.is/images/stories/skjol/2011/160kbps/11_Gigja.mp3

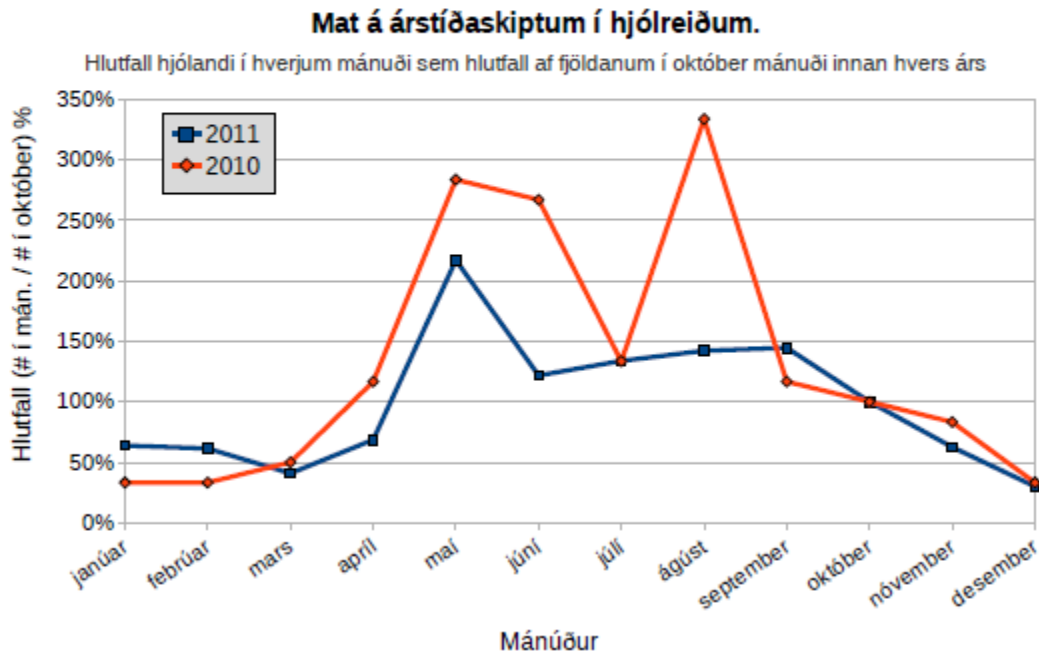
Hjólum til framtíðar, ráðstefna um eflingu hjólreiða til samgangna. Breyttar ferðavenjur 2007-2009. Íðnó, 16. september 2011, Gígja Gunnarsdóttir, Jón Óskar Guðlaugsson, Stefán Hrafn Jónsson.

Byggir á gögnum úr landskönnuninni Heilsa og líðan Íslendinga 2007 og framhaldsrannsókn 2009.

- Spurningalistar sendir út um mánaðarmótin okt/nón bæði árin.
- Í endanlegu úrtaki árið 2007 voru 9.807 Íslendingar á aldrinum 18-79 ára og svarhlutfall 60,3%.
- Í endanlegu úrtaki árið 2009 voru 5.294 Íslendingar á aldrinum 20-81 árs og svarhlutfall 77,3%.
- Úrvinnslan takmarkast við 20-79 ára bæði árin og þá sem sögðust vera í vinnu eða skóla.

6. Árstíðabreytingar á fjölda hjólandi. Einu upplýsingarnar sem eru til eru talningar hjólreiðakonu sem hefur talið hjólandi á leið sinni til vinnu árin 2010 og 2011. Blogg Bjarney Halldórsdóttir: <http://skobara.blogspot.com/2012/01/hjola-og-skokk-ari-2011.html> Þessi talning er takmörkunum háð en er þó það eina sem til er um árstíðabreytingar í fjölda hjólandi á landinu. Árið 2010 var fjöldi hjólandi sumarmánuðina yfir 100% fleiri en í október það ár en 2011 var fjöldi hjólandi sumarmánuðina um 50% meiri en í október það ár. (6. mynd)

Mat á árstíðaskiptum í hjólreiðum



6. mynd

Bjarney Halldórsdóttir: Franeyarblogg: „Hjóla- (og skokk) árið 2011“

<http://skobara.blogspot.com/2012/01/hjola-og-skokk-ari-2011.html>

„Eins og í fyrra þá taldi ég og skráði hjá mér þá hjólreiðamenn sem ég sá á morgnana þegar

ég hjólaði til vinnu. Og af því tilefni ætla ég hér að setja inn samantekt um þær tölur.

Talning á sér stað milli kl. 7:30 og 8:00 þá virka daga sem ég mæti til vinnu. Yfirleitt hjóla ég meðfram Sæbrautinni frá Holtagörðum og að Hörpu og þaðan upp á Skólavörðustíg.“

Árni Davíðsson

formaður Landssamtök hjólreiðamanna

www.LHM.is

Fylgiskjal 2

Um fyrirkomulag ferðavenjukkanna og annarra athugana á ferðavenjum

Ferðavenjukannanir (FVK) þarf að gera á réttum árstíma. September/október er ákjósanlegur árstími því þá er umferð búin að jafna sig eftir sumarfrí og upphaf skóla en vetur er ekki farin að setja mikið mark á ferðavenjur.

FVK með ferðadagbókum sem þátttakendur fylla út í þykja gefa besta raun í FVK. Skil geta farið fram á netinu en einnig er hægt að skila innsendum dagbókum. Fylgja þarf eftir með símakönnun til að auka svarhlutfall. Til að auka svarhlutfall er líka hægt að gefa þátttakendum ýmiskonar ódýrt „dót“ sem tengist samgöngum (strætókort, ljós, hjálm, bjöllu, buff, húfa o.s.frv.) og þeim aðilum sem standa að FVK. Dótið þarf að vera ódýrt en þó nothæft og hvetja til þátttöku. Veglegri vinningar er hægt að veita með happdrætti. Vinningar eru þá líka tengdir fyrirtækjum sem standa að könnun (reiðhjól, árskort o.s.frv.).

Í FVK er oft haft stórt úrtak í heildarkönnun sem gerð er á 2-5 ára fresti en úr því er hægt að taka minna úrtak til að svara spurningum á hverju ári, á öðrum árstímum eða á minni svæðum eða í sérstökum tilgangi.

Rétt er að samnýta upplýsingar eins og hægt er milli stofnanna. Til dæmis safna danir upplýsingum af skattframtali um búsetu og nota í ferðavenjukannanir.

Hægt er að láta úrtak fólks úr FVK safna GPS gögnum um sínar ferðir til að skoða leiðir, vegalengdir og ferðatíma.

Til viðbótar við FVK þarf að telja gangandi og hjólandi yfir árið m.a. til að fá árstíðabreytingar.

Núna eru gerðar sniðtalningar í Rvk. í október sem gefa ákveðnar upplýsingar en þó ekki nægjanlegar um ferðir innan sneiða þegar ekki er farið yfir snið. Handtaling er núna eina leiðin sem er notuð til að telja gangandi og hjólandi en bráðlega verður sett upp ein talningarstöð fyrir hjól við Suðurlandsbraut. Hægt er að handtelja af myndum sem er hraðspólað og ætti ekki að vera mjög dýrt ef það er gert eftir tölfræðilegri áætlun. Þá væri hægt að þróa eða kaupa búnað sem getur talið hjólandi og gangandi af myndum sjálfvirkt. Myndir eru oftast fengnar úr sérstökum myndavélum sem settar eru upp í þessu skyni.

Setja þarf upp hjólamæla sem telja hjólandi á nokkrum stöðum á meginstraumi hjólandi þar sem flestir fara um, sem telja alla daga og í öllum veðrum til að fá upplýsingar um árstíðasveiflu og til að hægt sé að útbúa líkan af veðuráhrifum á fjölda hjólandi.

Sama þarf að gera fyrir gangandi en þar þarf sennilega myndavélagreiningu til að telja gangandi.

Í sniðtalningum á bílum þarf að finna út fjölda farþega í bíl og fjölda farþega í strætó. Aherslan hefur legið um of á það að telja ökutæki (umferð) frekar en að telja fólk (samgöngur). Það þarf litlar breytingar á meðalfjölda í bíl eða í strætó til að hafa áhrif á fjölda fólks sem ferðast á milli staða.

Árni Davíðsson

formaður Landssamtök hjólreiðamanna

www.LHM.is

5.7 Vinnuhópur um skráningu umferðarslysa:

Skráning umferðarslysa á Íslandi

Inngangur

Starfshópur um skráningu umferðarslysa samanstóð af fulltrúum frá velferðarráðuneytinu, Embætti landlæknis, Umferðarstofu, Lögreglu, Samtök

fjármálafyrirtækja og Vegagerðinni. Í starfshópnum sátu Gunnar Alexander Ólafsson formaður frá velferðarráðuneyti, Edda Björk Þórðardóttir frá Embætti landlæknis, Gunnar Geir Gunnarsson frá Umferðarstofu, Rannveig Þórisdóttir frá Lögreglu á höfuðborgarsvæðinu, Fjóla Guðjónsdóttir frá Samtökum fjármálafyrirtækja, Auður Þóra Árnadóttir frá Vegagerðinni, og Árni E. Albertsson frá Ríkislögreglustjóra. Starfshópurinn hittist átta sinnum, þar af einu sinni hjá Embætti Landlæknis.

Starfshópurinn hefur síðastliðið ár fjallað um hindranir í slysaskráningu og hvernig má efla og samræma slysaskráningu hér á landi. Áreiðanleg slysaskráning er forsenda þess að hægt sé að kortleggja helstu áhættuþætti slysa og móta aðgerðir til að draga úr tíðni þeirra og alvarleika. Starfshópurinn varð sammála um að ræða ekki eingöngu um umferðarslys, þ.e. þar sem slys er á fólki, heldur líka um umferðaróhöpp. Niðurstaða starfshópsins er eftirfarandi:

Betri skráning umferðarslysa/umferðaróhappa.

Skráning umferðarslysa/umferðaróhappa er ábótavant hérlendis. Bæta þarf áreiðanleika skráninga, fjölga þarf skráningaraðilum og safna þarf ítarlegri upplýsingum um umferðarslys/umferðaróhöpp en gert er í dag.

Endurbæta Slysaskrá Íslands.

Endurbæta þarf miðlæga slysaskráningu hérlendis með því að auka fjármagn til Slysaskrár Íslands að mati starfshópsins. Það er í samræmi við markmið í heilbrigðisáætlun til ársins 2020, en þar kemur fram að efla þurfi skráningu og úrvinnslu slysa í Slysaskrá Íslands og fjölga skráningaraðilum.²

Slysaskrá Íslands er miðlægur gagnabanki sem inniheldur lágmarksupplýsingar um slasaða einstaklinga og eignatjón af völdum umferðarslysa/umferðaróhappa. Þörf er á að endurskoða Slysaskrá Íslands, bæði tæknilega og hugmyndafræðilega, þar sem tæknilegar uppfærslur á

² Drög birt á vefsíðu Velferðarráðuneytisins 10. september 2012

skránni hafa ekki farið fram frá stofnun hennar árið 2001. Starfshópurinn leggur því til að Slysaskrá Íslands verði tæknilega uppfærð. Lagt er til að Hekla (heilbrigðisnet) verði notuð til að miðla upplýsingum á milli skráningaraðila í Slysaskrá. Upplýsingagáttin Hekla er í eigu Embættis landlæknis. Ef Slysaskráin yrði tæknilega uppfærð, myndu slysaupplýsingar berast í gegnum skráningargátt í Heklu til embættisins þar sem þær yrðu vistaðar í gagnavöruhúsi líkt og aðrar heilbrigðisupplýsingar hjá embættinu.

Setja á laggirnar fagráð um slysavarnir

Í því myndu fulltrúar m.a. frá Embætti landlæknis, Landspítala, Farsýslu, Ríkislögreglustjóra, Lögreglu á höfuðborgarsvæðinu, Vinnueftirlitsins, Sambandi íslenskra tryggingafélaga og frá frjálsum félagasamtökum sem berjast fyrir auknu öryggi (t.d. Slysavarnarfélagið Landsbjörg) eiga sæti. Hlutverk ráðsins yrði m.a. að móta reglur um skráningu slysa, að samræma skráningu þeirra og að vera til ráðgjafar um slysavarnir. Í lögum nr. 41/2007 um landlækni og lýðheilsu er gert ráð fyrir að embættið setji á fót fagráð á helstu verksviðum embættisins því til ráðgjafar.

Bæta áverkaskráningu umferðaslysa

Í dag eru eingöngu skráðar lágmarksupplýsingar í Slysaskrá Íslands. Skráningar í Slysaskrá í dag gefa litlar upplýsingar um alvarleika meiðsla og mögulegar orsakir slysa. Engar upplýsingar um alvarleika slysa berast frá sjúkrahúsum landsins til Slysaskrár Íslands, né heldur um nákvæma staðsetningu slysa. Slysa- og bráðamóttaka LSH notar NOMESCO flokkunarkerfi fyrir orsakaskráningu slysa í Sögu, en kerfið hefur ekki verið uppfært frá árinu 1997. Mikil þörf er á að uppfæra NOMESCO flokkunarkerfið eða innleiða annað alþjóðlegt flokkunarkerfi á landsvísu. Lagt er til að núverandi flokkunarkerfi hjá heilsugæslustöðvum og sjúkrahúsum í landinu verði endurskoðað og samræmt flokkunarkerfi tekið upp. Með því að hafa sama

flokkunarkerfi um land allt verður mögulegt að samræma skráningu og gera áreiðanlegan samanburð á tíðni og alvarleika meiðsla í kjölfar slysa.

Greinargerð

Tæknileg útfærsla Slysaskrár Íslands er nú með þeim hætti að eingöngu er unnt að safna lágmarksupplýsingum um slasaða einstaklinga og eignatjón af völdum umferðaslysa. Þar er t.d ekki gerður greinarmunur á umferðarslysum og óhöppum. Ennfremur safnar hún ekki upplýsingum um ástæður slysa, svo sem ástand vegar og bifreiðar. Með því að uppfæra Slysaskrána tæknilega og nota Heklu heilbrigðisnet til að miðla upplýsingum á milli skráningaraðila gefst möguleiki á að safna ítarlegri slysaupplýsingum frá hverjum skráningaraðila en gert er í dag. Ítarlegri upplýsingasöfnun myndi stórauka úrvinnslumöguleika og þar með aukna þekkingu á orsökum og afleiðingum umferðarslysa/umferðaróhappa. Bættur gagnagrunnur myndi gera mögulegt að senda ítarlegri upplýsingar um skráð slys til þeirra aðila sem á þeim þurfa að halda. Þar með gefst möguleiki á að veita skráningaraðilum árlega skýrslu um fjölda slysa og áhættuþætti, en þær upplýsingar auka möguleika á virkari forvarnaraðgerðum.

Til að hægt sé að auka upplýsingamagn sem berst til Slysaskrá Íslands er nauðsynlegt að endurskoða verklagsreglur við slysaskráningu og samræma skilgreiningar á breytum sem koma í grunninn frá hinum ýmsu stofnunum. Því þarf að kanna vinnuaðferðir við skráningu slysa hjá öllum skráningaraðilum og endurmeta þau atriði sem hver og einn aðili sendir inn í Slysaskrána.

Áreiðanlegri slysaupplýsingar

Slysaskrá Íslands nær ekki til allra sem skrá slys (m.a. umferðarslys og umferðaróhöpp) á Íslandi. Nauðsynlegt er að fá fleiri stofnanir til að skrá í grunninn m.a. Heilsugæslu höfuðborgarsvæðisins (fyrir utan heilsugæslustöðvarnar í Salahverfi og Lágmúla), Fjórðungssjúkrahúsið á Ísafirði, tryggingafélögin (fyrir utan Tryggingamiðstöðina) og Aðstoð og öryggi ehf.

Tæknilegar breytingar á Slysaskrá Íslands myndu einnig leiða til mun áreiðanlegri slysagagnagrunns. Eins og staðan er í dag geta sömu slys verið margskráð, en það er lagt í hendur hvers og eins skráningaraðila að meta hvort slys hafi þegar verið skráð í gagnagrunn Slysaskrár Íslands af öðrum aðila. Í stað þess að skráningaraðilar séu að kanna hvort slys sé skráð í grunninn mun skráningarkerfið hjá Embætti landlæknis samkeyra slysin sem berast inn í skrána þannig að hægt sé að koma í veg fyrir að sömu slys séu oft skráð inni miðlægu skrána.

Áætlaður kostnaður

Heildarkostnaður við að betrubæta Slysaskrá Íslands er gróft áætlaður á bilinu 30 - 40 milljónir kr. (sjá töflu 1). Lagt er til að tæknilegur ráðgjafi verði ráðinn til Embættis landlæknis til að endurskoða Slysaskrána og gera greiningu á kostnaði við endurbætur. Áætlaður kostnaður við þarfagreiningu er 10 milljónir kr. sem felst í greiðslum til ráðgjafans. Út frá fyrri reynslu af uppfærslu sambærilegra grunna áætla Embætti landlæknis að tæknileg uppfærsla á Slysaskrá Íslands kosti um 10-15 milljónir kr. og þróun slysaskráningarkerfis fyrir heilsugæslustöðvar og sjúkrahús um 10-15 milljónir kr. Í kostnaðaráætlun er gert ráð fyrir launum til starfsmanns sem mun halda utan um breytingar á Slysaskránni, um 4 milljónir á ári (sjá töflu 1).

Tafla 1. Gróf kostnaðaráætlun fyrir bættan slysagagnagrunni í milljónum kr.

Kostnaður:

Þarfagreining (ráðning ráðgjafa).....	10
Tæknilegar breytingar á Slysaskrá Íslands	10 - 15
Þróun slysaskráningakerfis fyrir heilbrigðisþjónustu.....	10 - 15
Samtals.....	30 - 40
Rekstarfé á breytingatíma*	4

* Kostnaður vegna starfsmanns sem heldur utan um breytingar á Slysaskrá Íslands

Lokaorð

Kostnaður þjóðfélagsins vegna umferðarslys/umferðaróhappa hérlendis er gífulega mikill, en árið 2009 var kostnaðurinn áætlaður um 22 - 23 milljarðar kr. Í þessari greiningu eru ekki teknir með þættir sem erfitt er að meta til fjár, svo sem þau tilfinningalegu áhrif sem umferðarslys/umferðaróhöpp hafa á þolendur þeirra og aðstandendur.³ Ávinningur af öflugum miðlægum slysagrunni yrði ótvíræður að mati starfshópsins, því áreiðanleg slysaskráning er forsenda markvissra forvarnaraðgerða og stefnumótunar í slysavörnum.

³ Hagfræðistofnun Háskóla Íslands (desember, 2012). *Kostnaður við umferðarslys á Íslands árið 2009* (skýrsla nr. C12:04). Sótt af http://us.is/files/C12_04_Kostnadir_vid_umferdarslys.pdf.

6 Tenglar

Hér að neðan má sjá tengla á nokkra aðila sem hafa umferðaröryggismál á sinni könnu:

FIA, Alþjóða bílasambandið:

<http://www.fiafoundation.org/Pages/homepage.aspx>

International Transport Forum:

<http://www.internationaltransportforum.org/>

IRF, International Road Federation:

<http://irfnet.org/>

Sameinuðu þjóðirnar:

http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/en/

<http://www.roadsafetyfund.org/TagSymbol/Pages/default.aspx>

Make roads safe:

<http://www.makeroadssafe.org/Pages/home.aspx>

Commission for global road safety:

<http://www.makeroadssafe.org/about/commissionforglobalroadsafety/Pages/homepage.aspx>

Danska vegagerðin:

<http://www.vejdirektoratet.dk/da/Sider/default.aspx>

Sænska vegagerðin:

<http://www.trafikverket.se/>

Norska vegagerðin:

<http://www.vegvesen.no/>

Finnska vegagerðin:

<http://alk.tiehallinto.fi/alk/english/>

World Road Association:

<http://www.piarc.org/en/>