

Algengustu tjónin í Reykjavík árið 2006



**Samantekt unnin af Sjóvá Forvarnahúsinu
í júlí 2007**

**Einar Guðmundsson
Forstöðumaður Sjóvá Forvarnahússins**

Aftanákeyrslum í Reykjavík fjölgar um 25%.

Samantekt Sjóvá Forvarnahússins fyrir árið 2006

Skráðar bifreiðir á höfuðborgarsvæðinu voru tæp 154 þúsund í desember 2006 eða tæp 68% skráðra bifreiða á landinu. Þeim hafði fjölgað um rúm 9% frá árinu áður á sama tíma og örlítill fækkun er á skráðum bifreiðum á landsbyggðinni skv. tölum frá Umferðarstofu.

Tjón á höfuðborgarsvæðinu eru 71% af heildartjónum á landinu sem er nokkuð hærra en fjöldi bíla. Að öllum líkindum má skýra mismuninn með meiri þéttleika umferðar á höfuðborgarsvæðinu. Rúm 51% tjónanna urðu í Reykjavík og 20% í nágrannasveitarfélögum.

Í Reykjavík urðu tjónin sem tilkynnt voru til tryggingafélaganna 9.740 talsins árið 2006 og er það 35% aukning frá árinu 2005. Þessi aukning er meiri en á landinu í heild.

Í þessum umferðaróhöppum slösuðust 1.234 einstaklingar og er það einnig 35% aukning frá árinu 2005. Flestir slösuðust í aftanákeyrslum eða rúm 41% þeirra sem slösuðust.

Í þessum óhöppum skemmdust tæplega 20.000 bílar. Ef sá fjöldi bíla yrði settur í eina bílalest, þá yrði hún um 89 km löng eða frá Reykjavík og í Reykholt í Borgarfirði.

Kostnaður samfélagsins mikill

Í samantektinni sem ekki náði til annarra tjóna en þeirra sem bætt eru úr ábyrgðartryggingu bíla, var kostnaður tryggingafélaganna fyrir tjónin í Reykjavík einni tæpir 4,6 milljarðar króna sem er rúmlega 40% aukning milli ára. Við þennan kostnað bætist tjón tjónvaldanna. Nálega 36% ökutækjanna fengu tjón sitt bætt úr kaskótryggingu og var meðal kaskótjónið metið rúmlega 420 þúsund kr. Ef sú tala er notuð til að meta tjón tjónvalda, þeirra 9.740 bíla sem skemmdust, má áætla að þeirra kostnaður sé um 4,1 milljarðar króna. Kostnaður samfélagsins, þ.e. opinberra aðila, s.s. Tryggingastofnunar, sjúkrahúsa, lögreglu o.s.frv. er áætlaður um 3.3 milljarðar króna. Inn í hann vantar kostnað vegna launa sem greidd eru af atvinnurekendum þegar fólk er óvinnufært. Einnig vantar þann gífurlega kostnað sem fer í tafir þeirra sem bíða þurfa þegar árekstrar valda umferðarteppu. Þá er ótalið tap ríkis og sveitarfélaga vegna minni tekna þegar fólk er metið til örorku vegna slysa.

Gróflega má gera ráð fyrir að kostnaður vegna umferðarinnar í Reykjavík sé ekki undir 12 milljörðum króna..



Nokkur breyting var til batnaðar þá mánuði í fyrra þegar átak lögreglu var sem mest. Það er því fagnaðarefni að áherslur lögreglunnar á þessu ári hafa breyst með þeim hætti að lögreglan er mun meira í umferðinni og sýnilegri en verið hefur. Það er von okkar að tölur fyrir þetta ár eigi eftir að endurspeglja það.

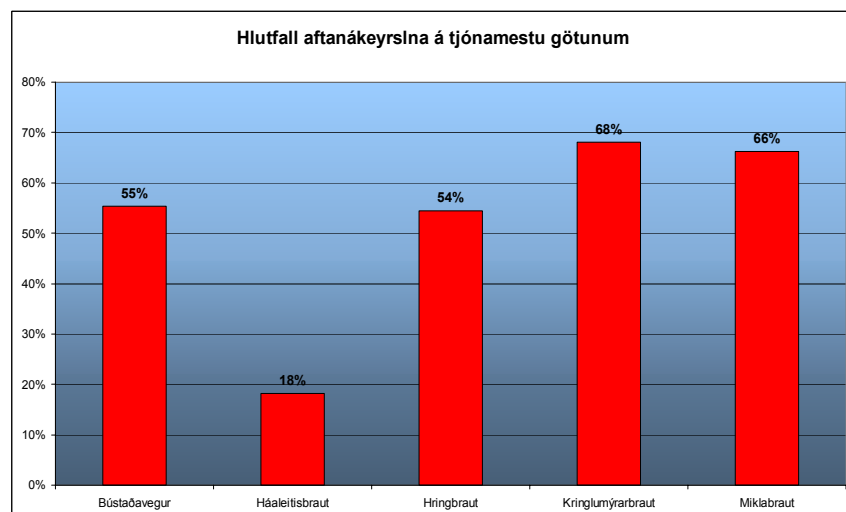
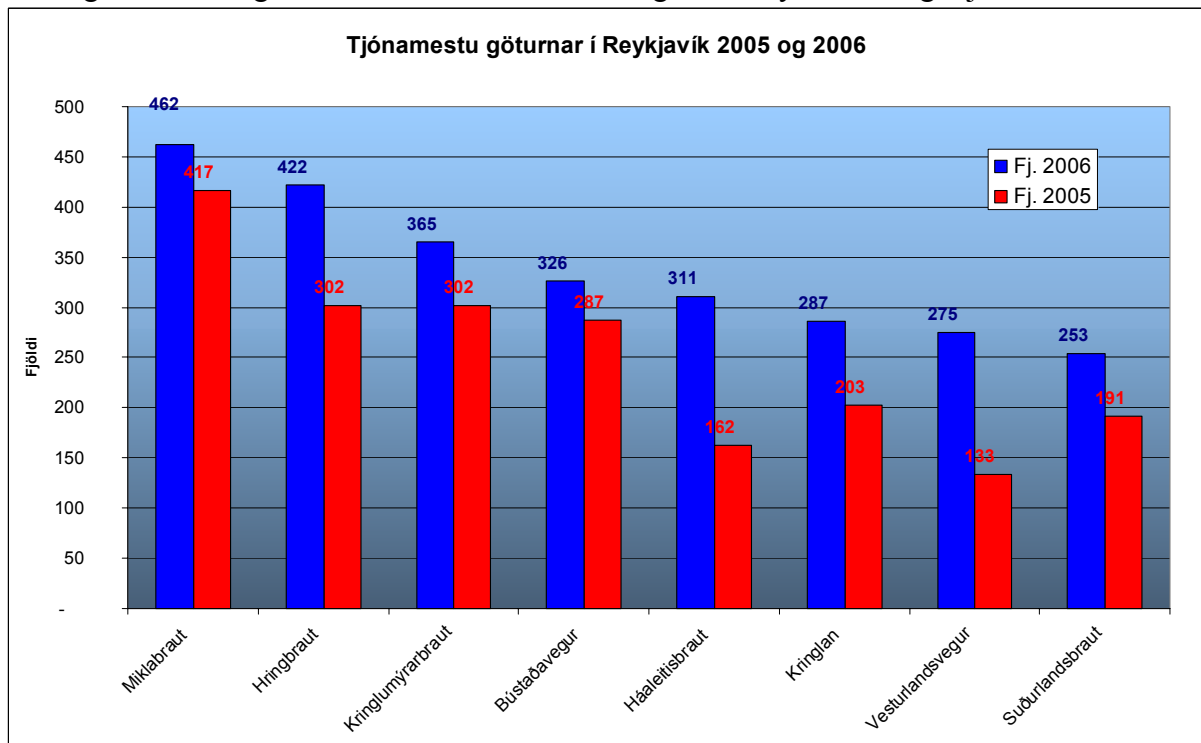
Á næstu síðum má sjá nánari greiningu á helstu tjónum í Reykjavík. Þær eru unnar út frá tjónum Sjóvá og umreiknaðar út frá markaðshlutdeild og ættu því að vera mjög nærri lagi.

Helstu tjónin

Það kemur ekki á óvart að flest tjónin urðu á umferðarmestu götum Höfuðborgarinnar, svokölluðum stofnbrautum eins og undanfarin ár. Þar er umferðin mest og þéttust og einnig hraðinn mestur. Mjög mikilvægt er að stofnbrautir með miklum umferðarþunga hvort sem þær eru innan borgarmarka eða utan, anni umferðinni og séu með þeim hætti að umferð gangi sem mest án skörunar.

Miklubrautin verst

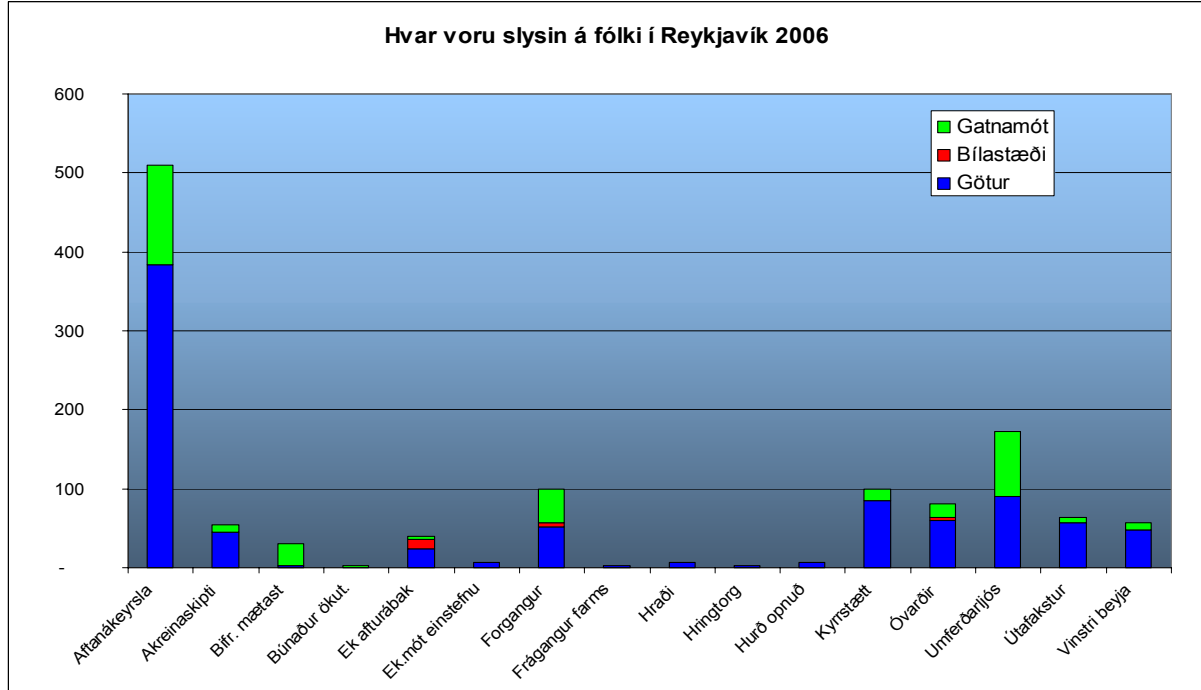
462 tjón urðu á Miklubrautinni einni og er hún tjónamesta gata landsins og fjölgaði tjónum á henni einni um 11% frá árinu á undan. Þar voru einnig flestir að slasast eða um 139 einstaklingar. Það er áhyggjuefni að fjölgun slasaðra er um 45% á þessari einu götu. Kostnaður tryggingafélaganna vegna Miklubrautarinnar voru 357 milljónir króna og ef annar kostnaður er tekinn með er hann ekki undir 700 milljónum króna. Önnur tjónamesta gatan er Hringbraut með 422 tjón og Kringlumýrarbrautin með 365 tjón. Eins og sést á ofan-greindu súluriti eru allar stærri götur að sýna aukningu tjóna en fækkun



tjóna á sér hins vegar stað í 30 km hverfunum.

En algengustu tjónin eru hins vegar aftanákeyrslur eða um 66% tjóna á Miklubraut og 68% tjóna á Kringlumýrarbraut. Þessar tölur eru aðallega skírðar út frá mjög þéttri og hraðri umferð. Það þáð má glögglega sjá ef tjón á Háaleitisbraut eru skoðuð en þar eru einungis 18% tjóna aftanákeyrslur. Þar er hraðinn og umferðin mun minni. Flest tjónanna þar verða við ljósastýrð gatnamót.

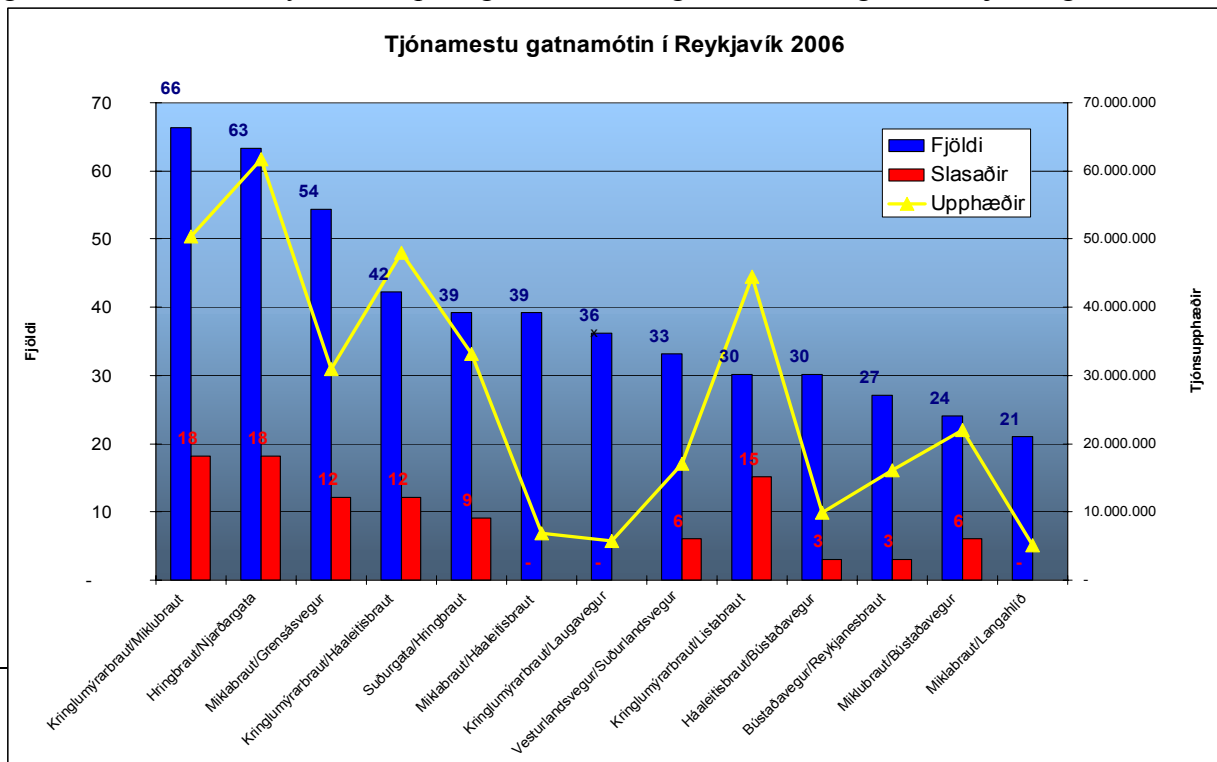
Slysatíðni þ.e. hlutfall slasaðra í tjónum er að jafnaði meiri á gatnamótum en á götuköflum í Reykjavík eða 22% á gatnamótum á móti 13% á götum og eru það sömu tölur og í fyrra.



Aftanákeyrslurnar voru algengasta orsök slysa í Reykjavík eða í 41% tilvika. 510 einstaklingar slösuðust í aftanákeyrslum, meðan 172 einstaklingar slösuðust þar sem umferðarljós voru ekki virt.

Tjónamestu gatnamótin

Enn einu sinni eru gatnamót Kringlumýrarbrautar og Miklubrautar efst á lista yfir tjónamestu gatnamótin. Flestu slysin voru þar og í 2.sæti voru gatnamót Hringbraut / Njarðargötu.



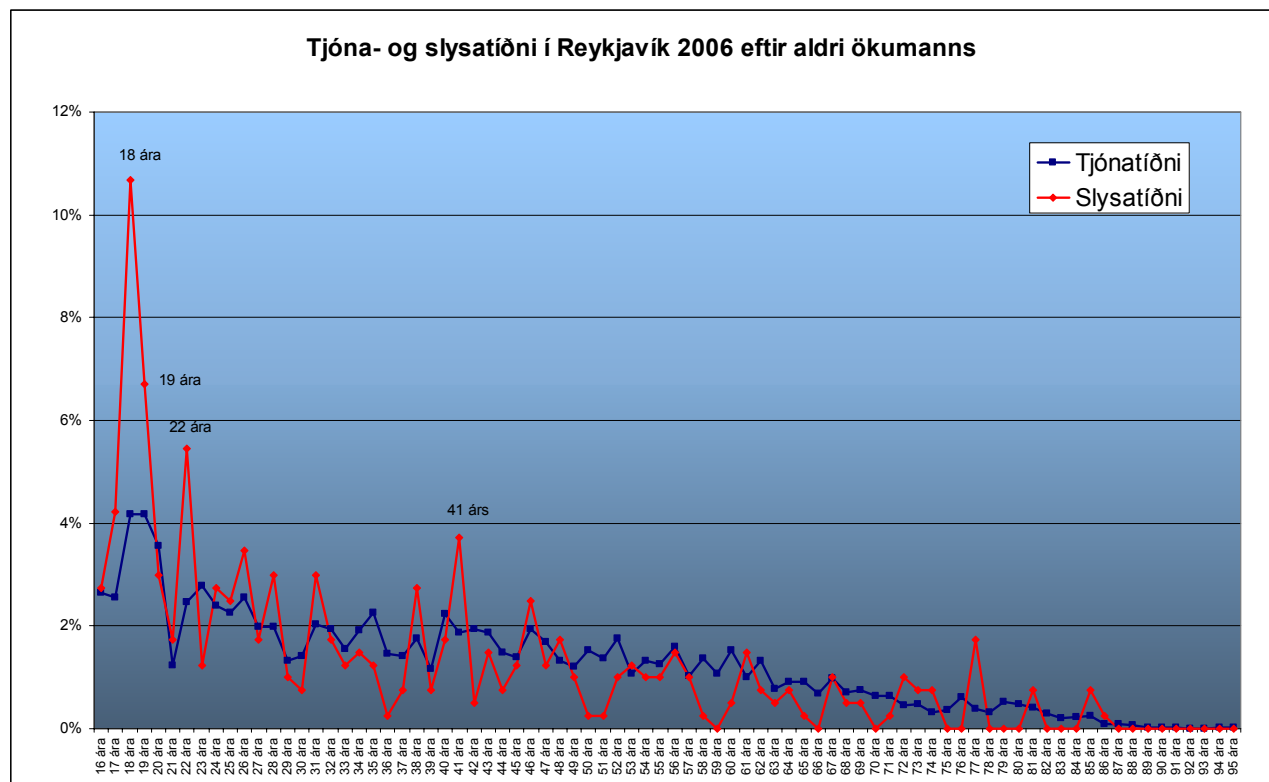
Tilfærslu Hringbrautar lauk á árinu 2005 og því var ekki um gatnaframkvæmdir að ræða sem skýrt gæti tjónaaukninguna. Þegar skoðuð voru tjónin á gatnamótum Hringbrautar og Njarðargötu, kom í ljós að 72% þeirra voru aftanákeyslur og flestar á nyrðri akrein til vesturs. Ökuhraðinn hefur aukist verulega milli ára með tilkomu nýja vegarins og með fleiri akreinum, sérstaklega á vesturleið. Eins og áður er getið, þá er samspil ökuhraða við aftanákeyslur á gatnamótum mikið og er líklegasta skýringin á þessari gífurlegu tjónaaukningu á þessum gatnamótum. Tjónakostnaður er einnig mestur á þessum gatnamótum eða um 132 milljónir króna ef talinn er kostnaður tryggingafélaga, tjónvalda og samfélagkostnaðurinn.

Það vekur athygli að af 10 hættulegustu gatnamótum í Reykjavík, þá eru 3 þeirra á Kringlumýrabraut, þrjú þeirra á Miklubraut og 2 á Hringbraut.

Ef skoðuð eru tjónin á gatnamótum Kringlumýrabrautar og Miklubrautar þá slösuðust 18 einstaklingar á þeim gatnamótum í 66 tjónum og er örlítill fækkun á tjónum frá árinu á undan en 50% fjölgun slasaðra einstaklinga. Á síðustu 7 árum hafa orðið tæp 590 tjón á þessum gatnamótum og rúmlega 220 einstaklingar slasast. Bætur úr ábyrgðartrygginu bíla voru rúmar 500 milljónir, tjón tjónvalda nálægt 215 milljónir og samfélagskostnaðurinn um 383 milljónir króna. Þessi kostnaður er tæplega 1100 milljónir króna. Það er því nauðsyn að hraða framkvæmdum um gerð mislægra gatnamóta á þessum stað.. Sjá fleiri línurit í fylgiskjali bls. 8-11.

17 ára aldurshópurinn að bæta sig mest.

Ef skoðað er slyshlutfallið eftir aldurshópum er ljóst að yngstu ökumennirnir eru líklegastir til að valda slysi. Þetta hlutfall minnkar með aldrinum en eykst aftur meðal elstu ökumannanna. Athygli vekur hversu stórt hlutfall slysa verður hjá yngsta aldurshópnum, mun hærra en tjónahlutfallið í þeim aldurshópi. Þetta bendir til að þegar tjón verður, er hraðinn líklega meiri og meiri líkur á slysi. Í töflunni hér til hliðar sést að 18 ára aldurshópurinn var að lenda í flestum tjónunum meðan 17 ára hópurinn var að standa sig mun betur. Hugsanlega er akstursmatið að hafa áhrif. Meðan 2,6% tjónanna eru að verða hjá 17 ára hópnum, þá eru tæp 4,2% tjóna af völdum 18 og 19 ára hvorum um sig. Slysatíðnin er enn meiri Þar eru tæp

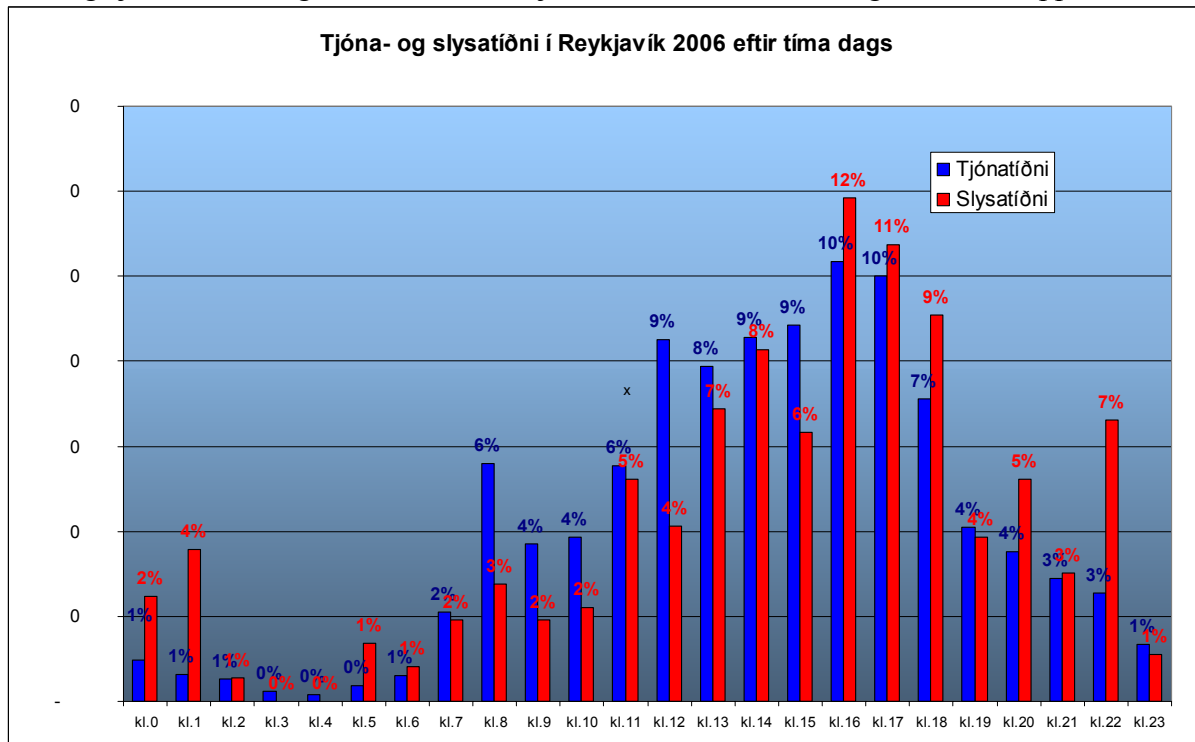


11% af völdum 18 ára ökumanna, 7% hjá 19 ára ökumönnum en einungis 4.2% hjá þeim 17 ára.

Athyglisvert er að bera saman 2 algengustu tjónaflokkana. Aftanákeyrslur liggja langmest hjá yngstu ökumönnum, meðan bakktjónin eru að dreifast jafnar milli aldurshópa.

Hættan mest eftir hádegi

Eins og sjá má á neðangreindu línuriti er tjónatíðnin mest eftir hádegi. Nokkur toppur



myndast einnig snemma á morgnana þegar ökumenn eru á leið til vinnu.

Slyshlutfallið er nokkuð öðruvísi. Tiltölulega færri slasast á morgnana og fram undir kl.15 Þá fjölga slösuðum í umferðinni og er mest seinni hluta kvölds og á nóttunni. Þar er hlutfall ungra ökumanna nokkuð hærra en á öðrum tímum sólarhringsins.

Tegundir tjóna

Þegar öll tjón í Reykjavík eru skoðuð kemur í ljós að bakktjónin hafa vinninginn. Það eru hins vegar aftanákeyrslurnar sem valda mestum áhyggjum. Þar slösuðust flestir eða 510 manns en það er um 41% slasaðra einstaklinga í Reykjavík og er það 27.5% aukning frá því í fyrra. Tryggingafélögin greiddu úr ábyrgðartryggingu rúmar 1637 milljónir króna vegna þeirra. Við þá tölu bætist tjón tjónvalda um 1.040 milljónir og samfélagskostnaður um 1160 milljónir króna eða alls rúmir **3,8 milljarðar** króna bara í Reykjavík. Það er því ljóst að gera verður átak í að vekja athygli ökumanna á þessu vandamáli. Samverkandi þættir eru, hraði, þétt umferð, of stutt bil í bilinn fyrir framan og ökumenn eru ekki að fylgjast með umferðinni á undan.

Næst flestir slösuðust á gatnamótum þar sem ökumenn virtu ekki umferðarljósina eða 172 einstaklingar. Slyshlutfallið er hærra í þeim tjónum, væntanlega vegna þess að höggið sem ökumenn og farþegar fá við þau óhöpp eru að meðaltali meira.

Sjá nánar í línuriti í fylgiskjali bls. 8-11.

Lokaorð

Tjónum í Reykjavík fækkaði um 20% á árinu 2005 frá árinu á undan en fjölgaði aftur í fyrria um 35%. Miðað við þá fjölgun bifreiða sem orðið hefur á síðustu árum, þá er ljóst að helstu umferðaræðar hafa ekki undan og er það tímabil dagsins að lengjast, sem áður var bundið við nokkrar mínútur á morgnana og seinni part dags.

Það er skoðun Sjóvá Forvarnahússins að fækka megi tjónum verulega með því að gera umferð um höfuðborgarsvæðið og helstu leiðir út frá Reykjavík greiðari, aðskilja akstursleiðir og fjölga gatnamótum með mislægum gatnamótum. Þá bindum við miklar vonir við aukna sýnilega löggæslu. Huga þarf að því að umferðarljós eru ekki besta lausnin þegar umferð er orðin yfir ákveðnum mörkum. Þá freistast öikumenn frekar til að aka yfir á rauðu ljósi (sjá línurit í fylgiskjali bls. 8-11) og það fylgir einnig því þegar umferðarljós stöðva mikla umferð að aftanákeyrslum fjölgar.



Mynd 1: Gatnamót Hringbrautar/Njarðargötu til austurs.

Ein af nýjustu gatnamótum í Reykjavík, Hringbraut/Njarðargata hafa skotist upp tjónalistann og eru næst tjónamestu gatnamótin. Skv. spám forsvarsmanna sveitafélaganna sem gerð var 2002 er reiknað með að um þessi gatnamót fari um 52 þúsund bílar á sólarhring eftir Hringbraut árið 2007. Þessi spá gerir ráð fyrir meiri umferð á þessum stað en á Miklubraut við Kringlumýrarbraut. Það er því tillaga Forvarnahússins að meiri gæsla verði sett á Hringbrautina við Njarðargötu, s.s. hraðamyndavélar og að þessi gatnamót verði í forgangi hvað gæslu lögreglu varðar.

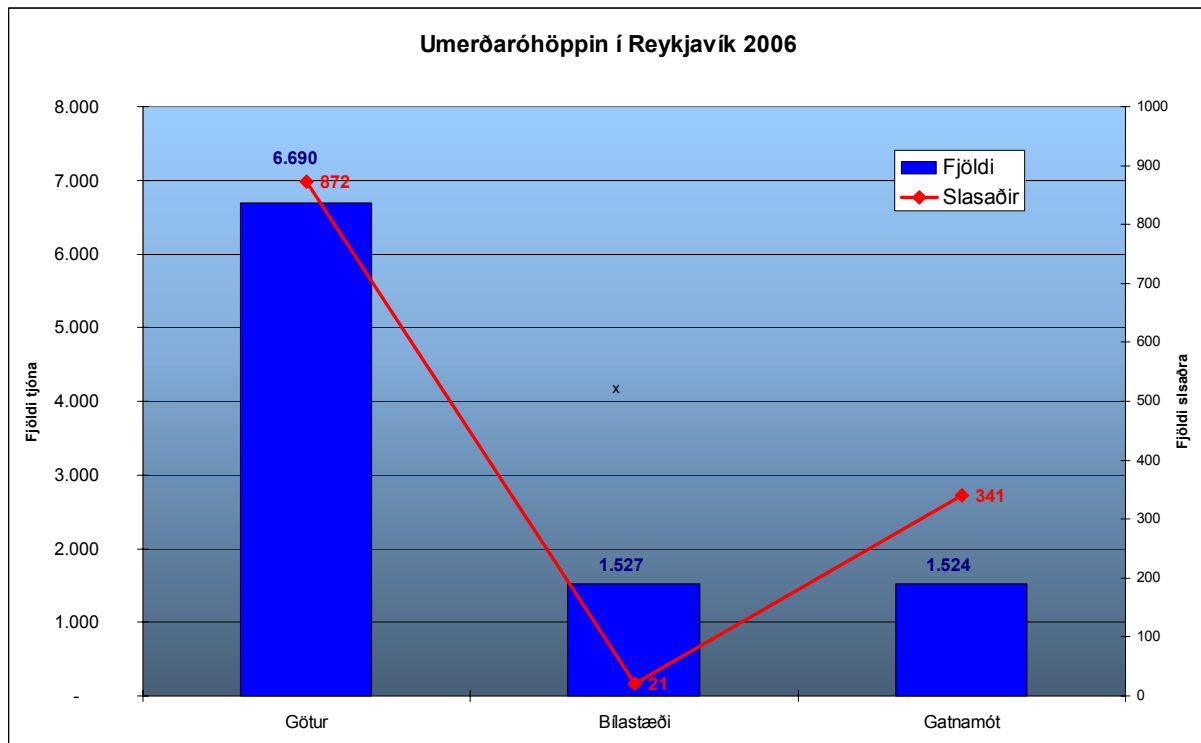
Sjóvá Forvarnahúsið hvetur öikumenn til að vera sérstaklega á varðbergi undir stýri. Við getum ekki breytt öðrum í umferðinni, einungis okkur sjálfum

Reykjavík 16. júlí 2007.

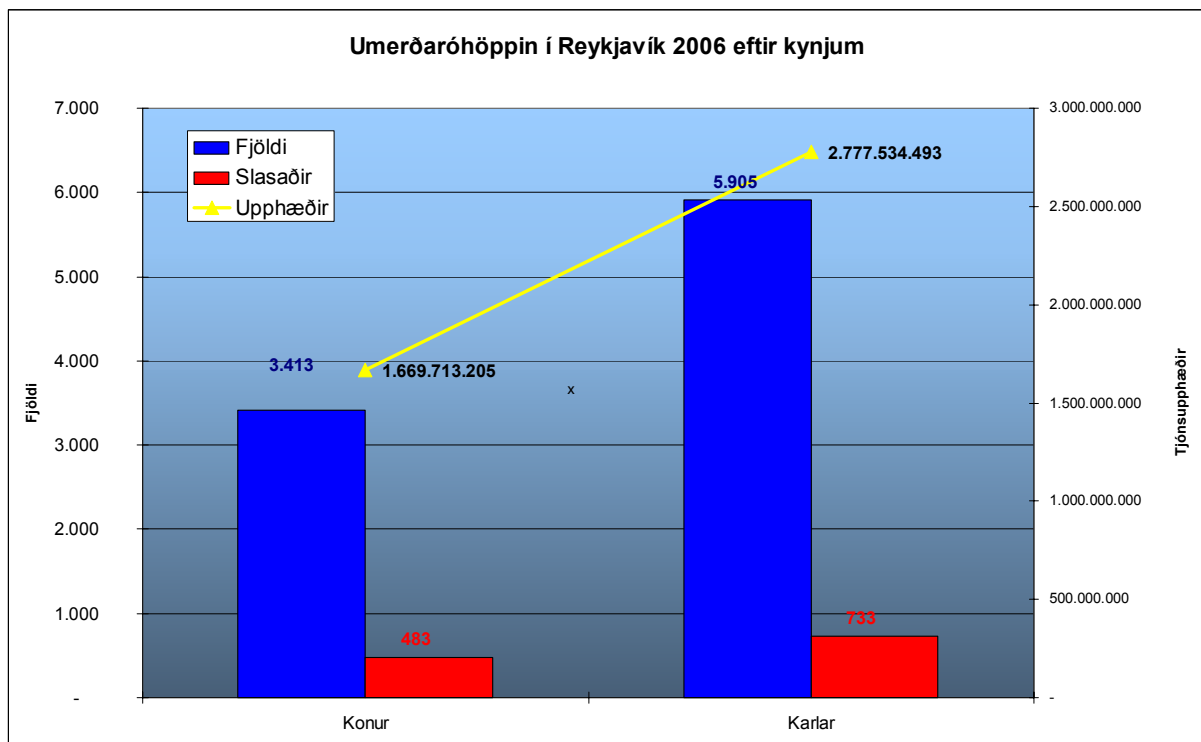
A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Einar Gunnarsson'.

Sjóvá Forvarnahússins
s. 440-2023
GSM: 844-2023

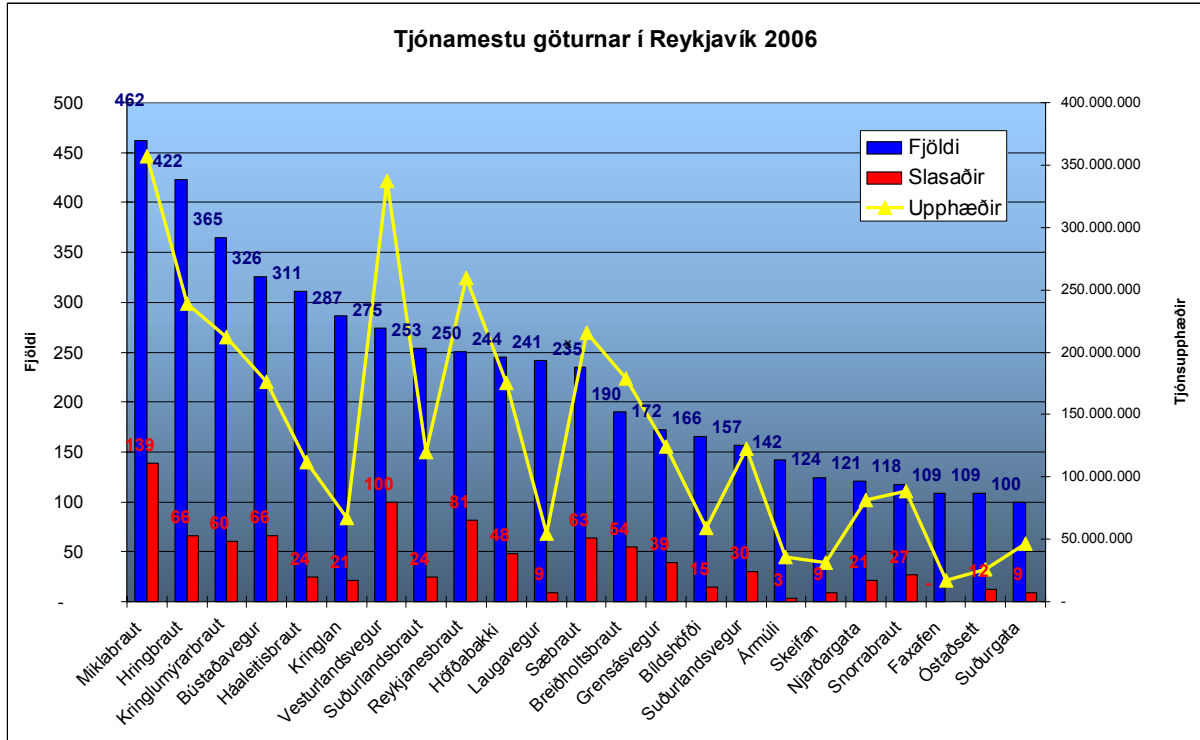
Flygiskjal 1. Línurit. Tölur eru fengnar úr tjonakerfi Sjóvá og uppfærðar m.v. markaðshluteild Sjóvá í ábyrgðartryggingum ökutækja.



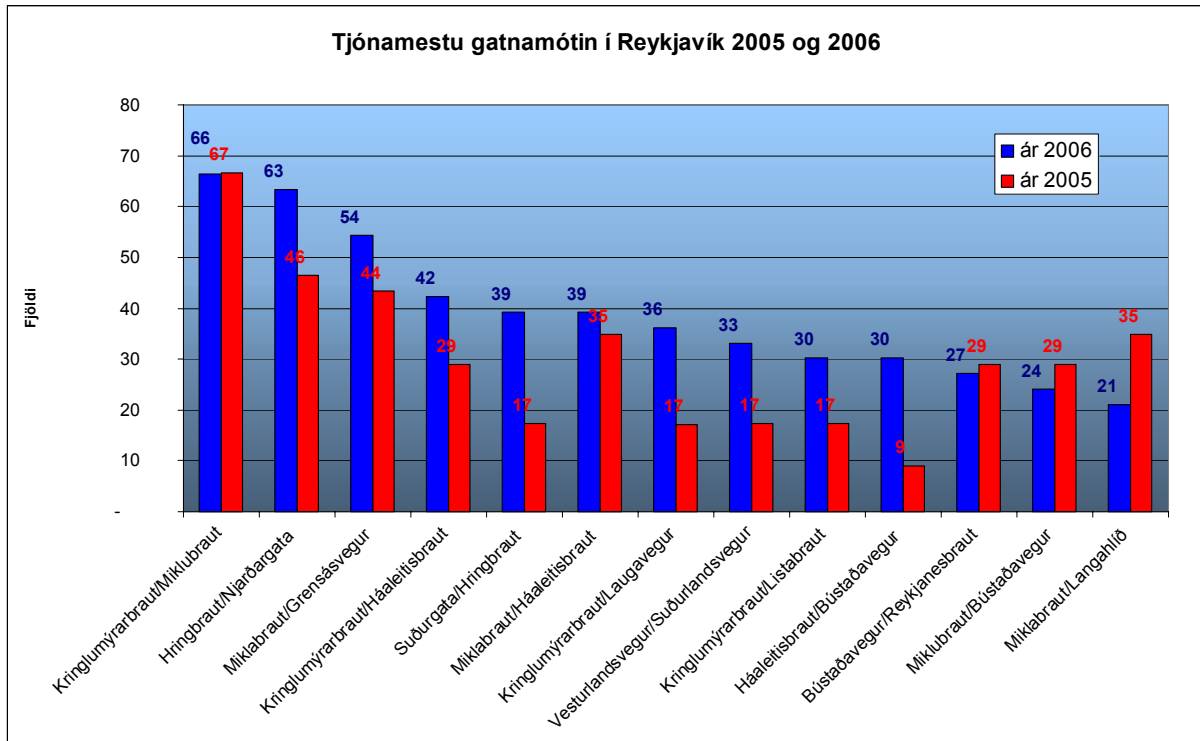
Línurit 1: Skipting umferðaróhappa eftir staðsetningu.



Línurit 2: Skipting tjóna eftir kyni ökumanns.

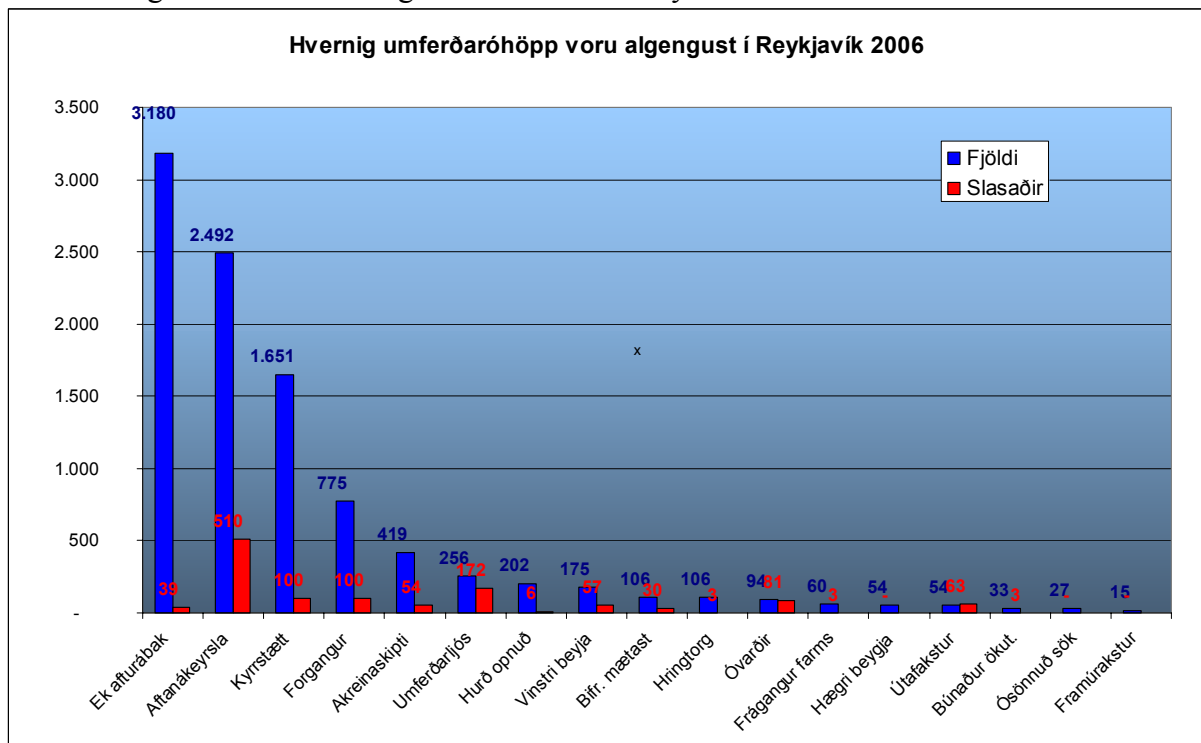


Línurit 3: Hér má sjá þær götur í Reykjavík með 100 tjón eða fleiri á árinu 2006. Hér eru öll tjón viðkomandi götu tekin saman á götum, gatnamótum og bílastæðum. Þar sem tvær tjónamiklar götur koma saman, eru þau tjón talin með báðum götumum.

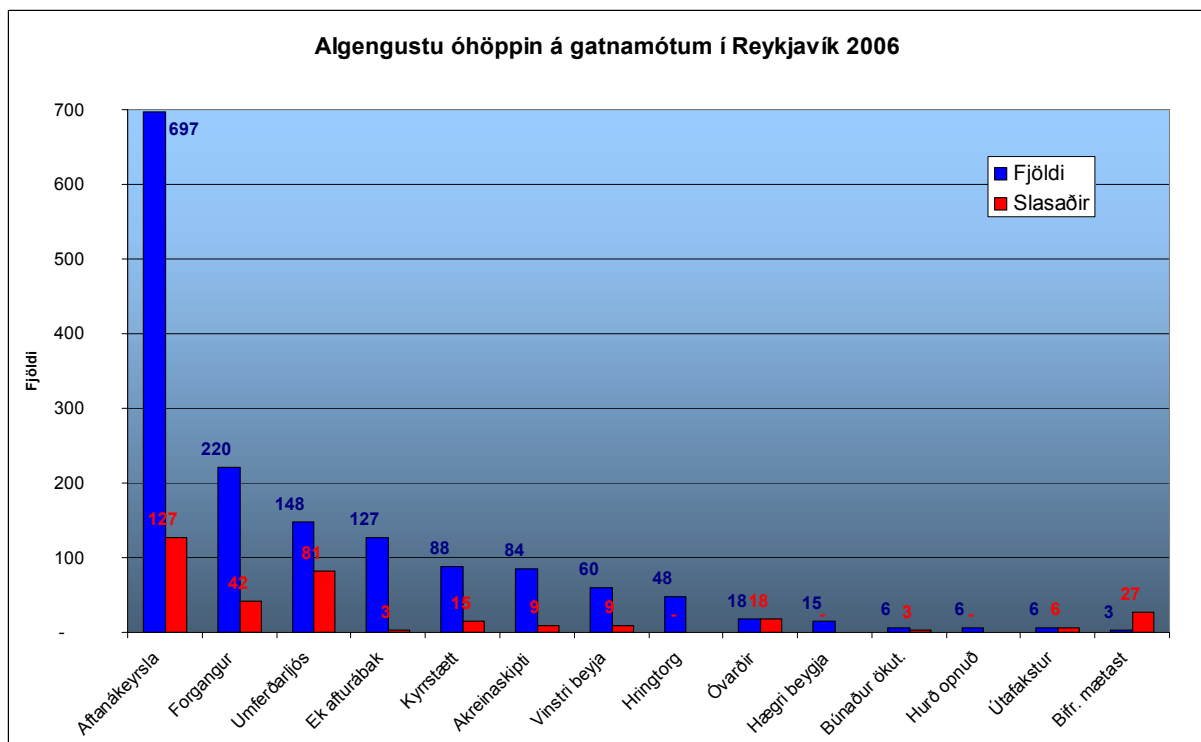


Línurit 4: Samanburður á 13 tjónamestu gatnamótunum milli árána 2005 og 2006. Nokkur fækkun á tjónum hefur orðið á gatnamótum Miklubrautar, Bústaðavegar og Snorrabrautar og

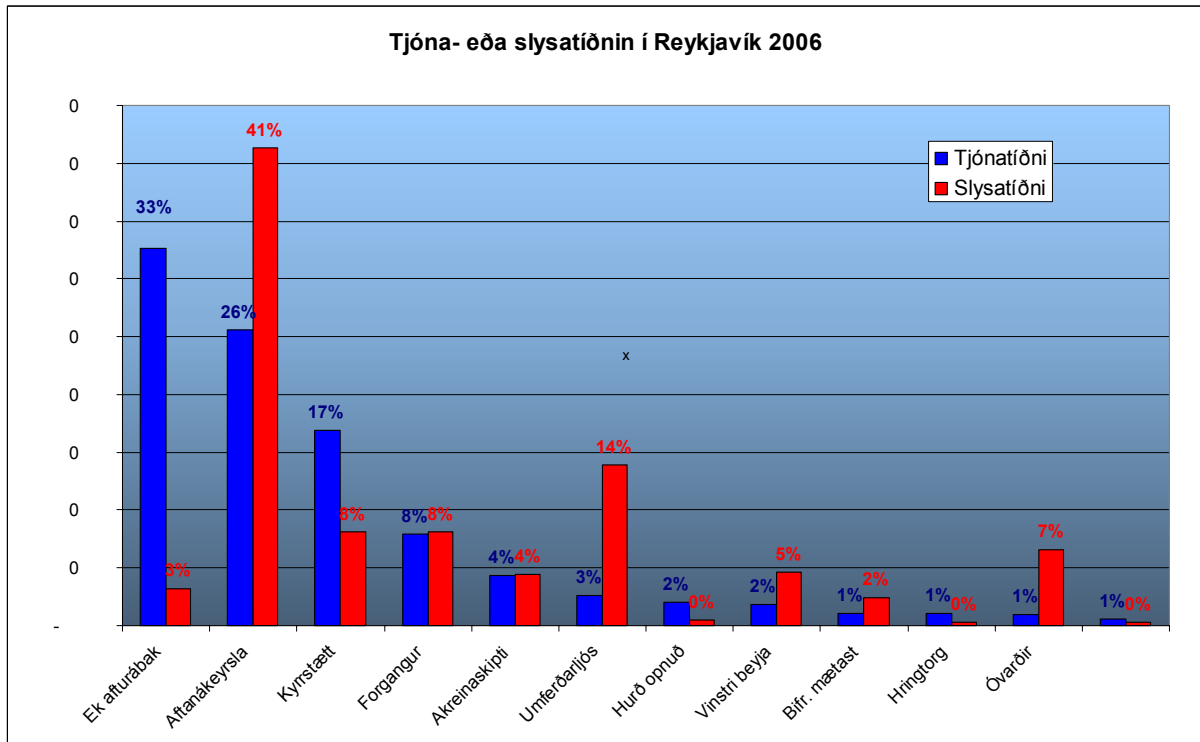
einnig á gatnamótum Miklubrautar og Lönguhlíðar. Kringlumýrarbraut/Miklubraut standa nokkurn vegin í stað en aukning á öllum hinum frá fyrra ári.



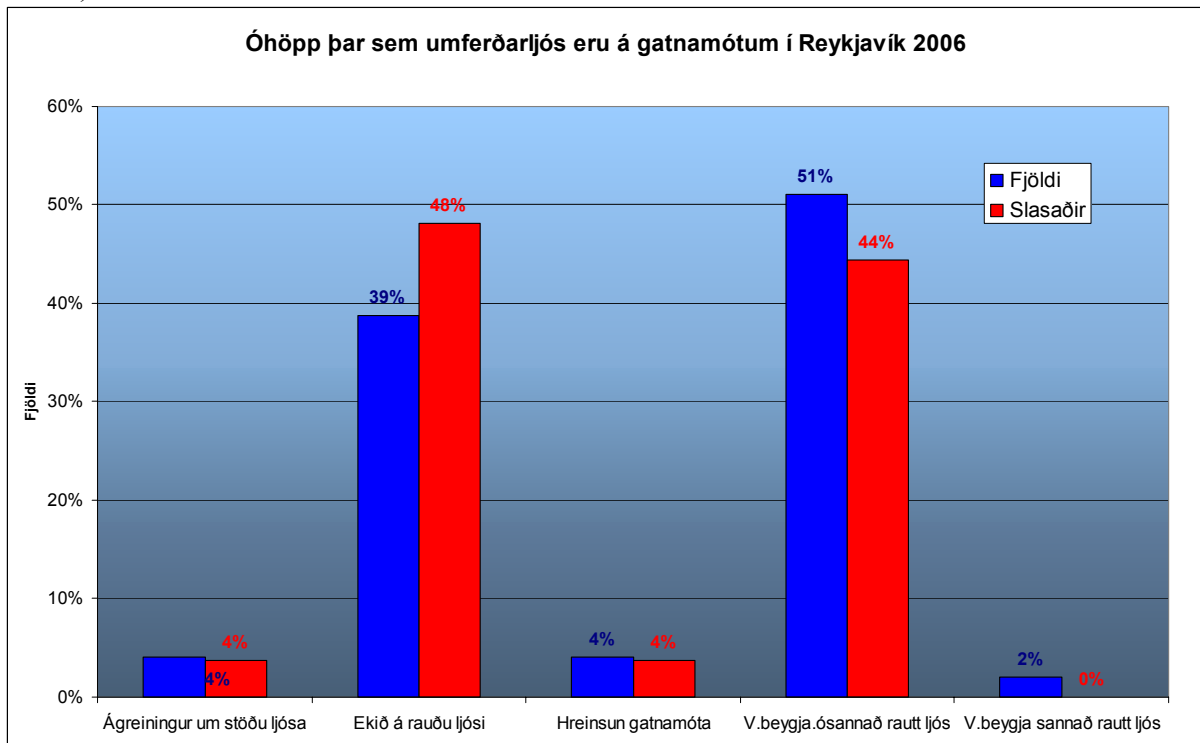
Línurit 5: Algengustu umferðaróhöppin í fyrra eins og undanfarin ár voru bakkþjón, þau eru hins vegar flest minni háttar. Flest slysin eða rúm 41% eru í aftanákeyrslum. Oft á tíðum er afleiðingin hálshnykkur sem valda mun varanlegum skaða hjá viðkomandi.



Línurit 6: Þau óhöpp sem algengust voru á gatnamótum voru aftanákeyrslur^oða tæp 46% tjóna á gatnamótum og 37% þeirra sem slösuðust á gatnamótum voru í aftanákeyrslum.



Línurit 7: Hér má sjá nánar hvernig tjónatíðni og slysatíðni er mismunandi eftir tjonstegundum. Hlutfallslega slasast flestir þar sem umferðarljós eru ekki virt. (sjá næsta línurit)



Línurit 8: Hér má sjá að flestir slasast á umferðarljósum þar sem ekið er yfir á rauðu ljósi. Flest óhöppin verða vegna vinstri beygju á umferðarljósi þar sem ekið er í veg fyrir umferð á móti.