

Tjónin og fjöldi slasaðra í umferðinni árið 2009

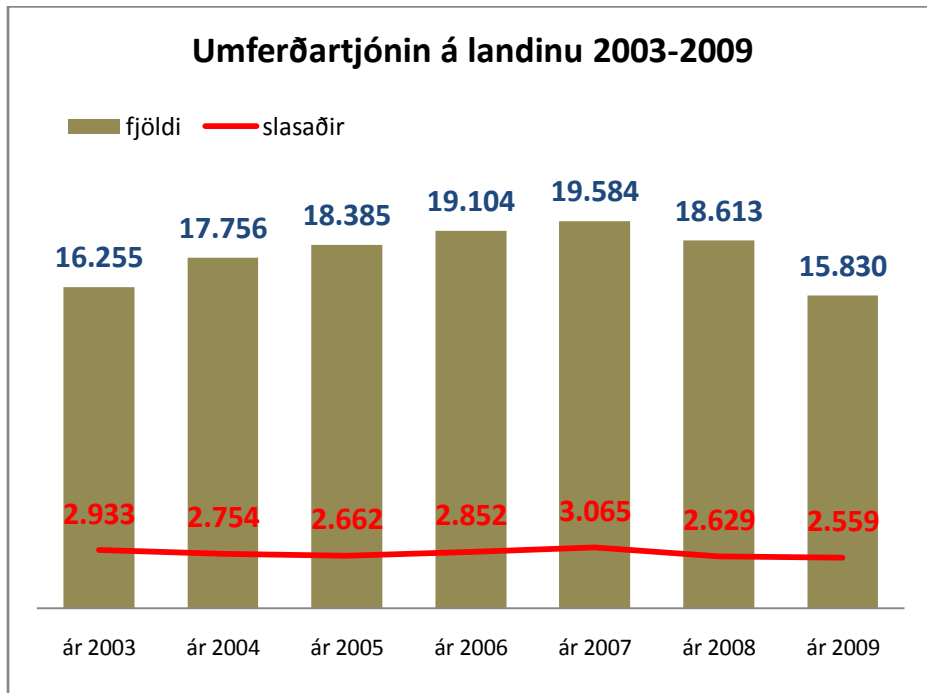


Einar Guðmundsson
Sérfræðingur – forvarnir Sjóvá
Reykjavík, ágúst 2010

Umferðaróhöppum fækkar annað árið í röð

Árið 2009 fækkaði umferðaróhöppum á öllu landinu um 15%. Árið 2008 var um að ræða 5% fækkun frá árinu á undan og er því um að ræða fækkun umferðaróhappa annað árið í röð.

Árið 2009 slösuðust 2.559 einstaklingar í umferðinni og er um að ræða fækkun frá árinu 2008 um 2.7%.¹



Sjá má greinilega uppsveifluna í tjónum og fjölda slasaðra í góðærinu.

Mynd 1. Fjöldi tjóna og slysa milli ára skv. uppreiknuðum tölum Sjóvá.

Samkvæmt tölum frá Umferðarstofu þá fækkaði bifreiðum í umferðinni um 2,2% árið 2009 miðað við árið 2008.

Það eitt og sér skýrir hins vegar ekki alfarið fækkun tjóna árið 2009. Sjóvá telur að horfa verði til fleiri þátta til þess að finna skýringar. Samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni jókst fjöldi ekinna km um 1% milli árana 2008 og 2009. Hlutfallsleg fækkun bíla í umferðinni skýrir ekki tjónatíðni þar sem bílum í umferð var ekið þeim mun meira. Samkvæmt veggreinum Vegagerðarinnar hækkaði meðalhraði í umferðinni 2009 frá fyrra ári um 0,9% úr 87.9 km/klst. í 88.7 km/klst.²

Aðrir þættir hafa þó áhrif á fækkun tjóna og slysa í umferðinni. Þegar horft er til tölfræði Sjóvá yfir lengra tímabil þá sést að fylgni er á milli tjónatíðni í umferðinni og efnahagsástands hverju sinni. Þegar uppsveifla og spennan er í þjóðfélaginu, virðist það smita inn á umferðina og hafa áhrif á aksturslag ökumanna með þeim hætti að tjónum í umferðinni fjölga. Einnig er það svo að þegar eldsneytisverð hækkar þá hefur það áhrif á hvernig akstri er háttað. Hátt eldsneytisverð hefur einnig þau áhrif að ökumenn eru meira meðvitaðir um hvernig aka eigi til að spara eldsneyti. Sú staðreynd getur haft áhrif á tjónatíðni ársins og verður því að skoða ofangreind atriði í samhengi þegar rætt er um hvers vegna umferðar tjónum og slysum hefur fækkað annað árið í röð. Þá má nefna að veðráttan getur haft áhrif á fjölda og alvarleika tjóna.

¹ Allar tölur um tjón og slasaða í skýrslunni eru uppreiknaðar miðað við tjón Sjóvá uppreiknað skv. markaðshlutdeild Sjóvá.

² Upplýsingar frá Vegagerðinni – sjá nánar í fylgiriti 1 með skýrslunni.

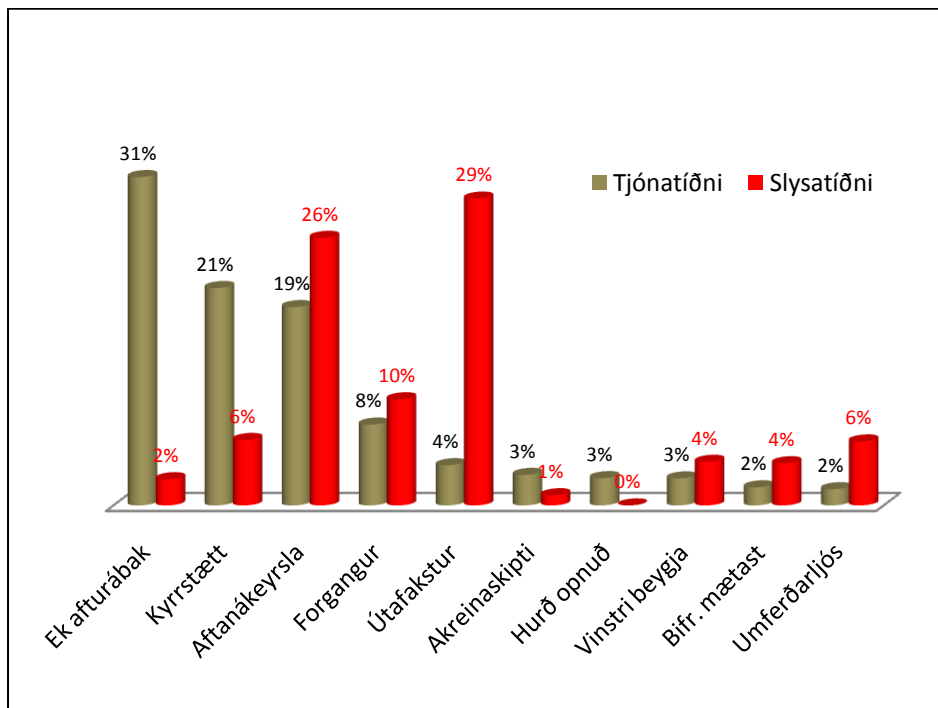
Helstu orsakir tjóna og slysa 2009

Bakktjón (ekið afturábak) er algengarsta orsök umferðartjóna hér á landi eða 31% allra tjóna. Bakktjónum hefur þó fækkað lítillega undanfarin 3 ár. Næst flest tjón í umferðinni verða með þeim hætti að ökumaður ekur á kyrrstæðan hlut eða í 21% tilfella.

Í mörgum tilfellum eiga þessi tjón það sameiginlegt að rekja má orsök þeirra til þess að ökumaður verður fyrir truflun eða hann er í vaxandi mæli að aka og framkvæma aðra hluti á meðan. Hér nægir að nefna notkun farsíma á meðan ekið er en dæmi eru um að ökumenn séu að lesa blöðin, snyrta sig (mála sig og raka sig) eða er að borða mat. Þetta er áhyggjuefni og vill Sjóvá koma því á framfæri við ökumenn að akstur krefjist fullrar athygli og því sé ekki rými til þess að framkvæma aðra hluti samhliða akstri.

Þegar skoðað er við hvaða aðstæður flest slys verða í umferðinni þá kemur í ljós að flest þeirra verða við útafakstur eða í 29% tilfella. Tjón vegna útafaksturs eru hins vegar ekki nema 4% allra tjóna. Útafakstur verður oft við aðstæður þegar ekið er hratt eða þegar bifreið veltur í kjölfar útafaksturs. Líkur á slysi eru miklar, sérstaklega ef ökumenn eða farþegar nota ekki bílbelti. Notkun bílbelta er sem fyrr eitt mikilvægasta öryggistæki bílsins og áminningar um að nota bílbelti eiga alltaf við.

Aftanákeysrslur eru önnur helsta orsök slysa í umferðinni árið 2009 eða í 26% tilfella. Að meðaltali eru afleiðingar slíkra slysa og áverka ekki jafn alvarlegar og vegna útafaksturs. Hins vegar er það svo að áverkar á hnakka og bak sem oft verða í kjölfar aftanákeysrslu geta haft langvarandi afleiðingar fyrir hinn slasaða og jafnvel örorku í för með sér. Sjóvá bendir á að slys vegna aftanákeysrslu geta orsakast á tiltölulega lítilli ferð. Rétt bil á milli bíla og rétt stilling hnakkapúða eru einföld atriði sem ökumaður getur vanið sig á og getur í mörgum tilfellum komið í veg fyrir áverka vegna aftanáaksturs eða í það minnsta fækkað alvarlegum áverkum vegna þeirra. Áverkar vegna aftanákeysrslu eru oft á tíðum vanmetnir og í mörgum tilfellum er það svo að afleiðingarnar koma ekki í ljós fyrr en að nokkur tími er liðinn frá árekstri. Áriðandi er að auka vitund gagnvart tjónum og slysum vegna aftanákeysrslna.



Bakktjón eru algengasta tegund umferðar tjóna árið 2009.

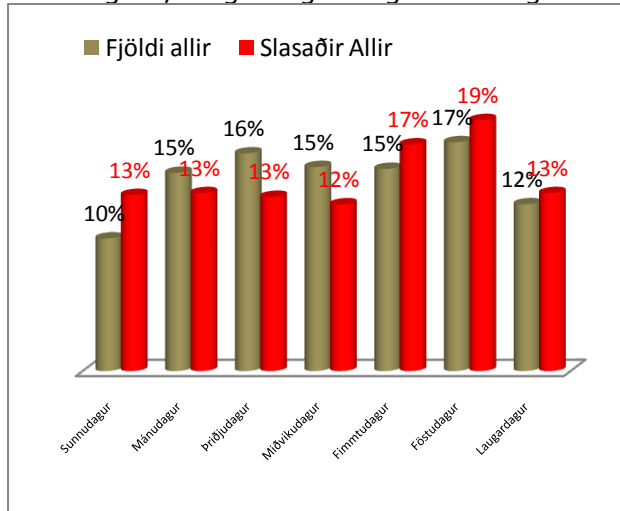
Mynd 2. Algengustu tjónin og slysin 2009

Þegar frekar er rýnt í tölur kemur í ljós að fleiri konur en karlar eru valdar að bakktjónum en að karlmenn eru líklegri til þess að aka á kyrrstæða hluti. Þá eru karlar einnig líklegri til að aka útaf meðan konur eru líklegri til að virða ekki forgang á gatnamótum.³

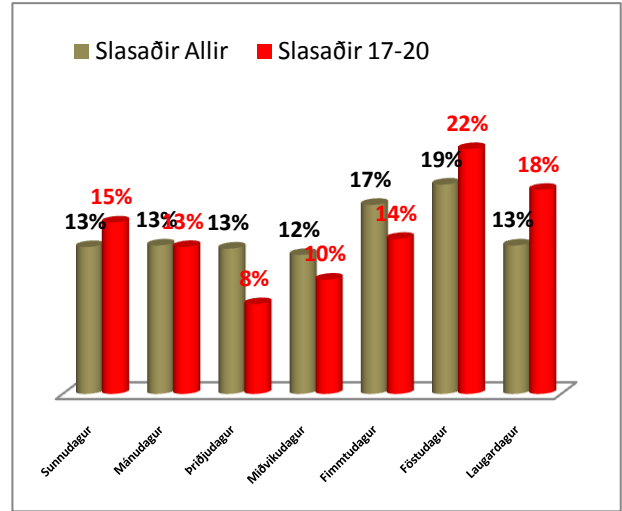
³ Sjá línurit í fylgiriti 2.

Tjón og slys eftir dögum

Flest tjón árið 2009 urðu á föstudögum og flestir slasast í umferðinni á fimmtudögum og föstudögum. Athygli vekur að tjónatíðni ökumanna á aldrinum 17-20 ára er mest á föstudögum, laugardögum og sunnudögum.



Mynd 3. Skipting tjóna milli vikudaga

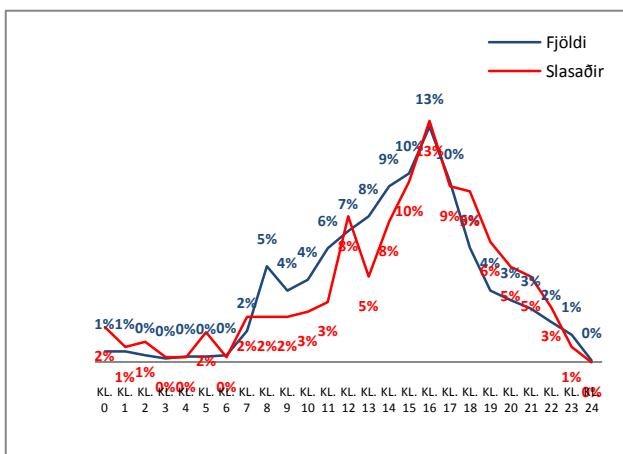


Mynd 4. Skipting slasaðra milli vikudaga

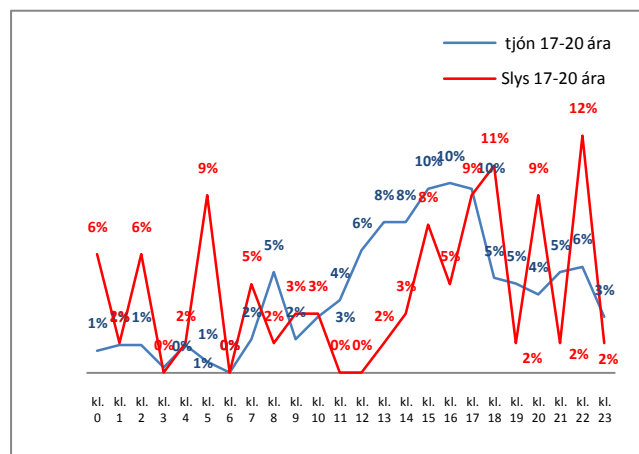
Í þeim umferðartjónum verða jafnframt oftast slys á einstaklingi. Greinilegur munur er á eldri ökumönnum og þeim sem yngri eru (17-20 ára). Ástæða þessa er fyrst og fremst sú að yngri ökumenn eru mun meira á ferðinni um helgar heldur en aðrir ökumenn. Önnur skýring getur líka verið að hraðakstur er algengari hjá þeim um helgar. Sjóvá bendir á að aðrir þættir hafa einnig áhrif á þessa tjónatíðni eins og má sjá í umfjöllun hér að neðan.

Tjón og slys eftir tíma dags

Þegar horft er til þess hvenær dags umferðartjón eiga sér stað þá má sjá að lítil breyting hefur orðið síðustu 5 árin. Snemma á morgnana fjölgar tjónum eða á þeim tíma sem farið er til vinnu eða í skóla. Eftir því sem líða tekur á daginn þá eykst tjónatíði og nær



Mynd 5. Tjón og slys allir ökumenn



Mynd 6. Tjón og slys 17-20 ára ökumanna

hámarki á milli kl 16-17 á daginn. Eftir það fellur tjónatíðnin ört. Ef eingöngu er horft til ungra ökumanna þá kemur nokkur frábrugðin mynd í ljós. Ungir ökumenn á aldrinum 17-20 ára valda frekar tjónum á kvöldin og nóttunni. Umferðarslys í þessum aldurshóp eru einnig mun algengari á kvöldin og nóttunni en yfir daginn. Þessar tölur eru í samræmi við erlendar rannsóknir sem benda til að akstur ungs fólks sé hættulegri á kvöldin og

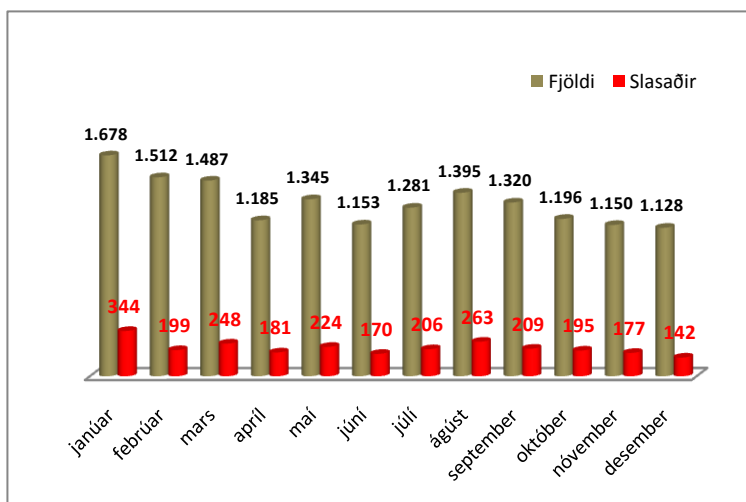
nóttunni en á öðrum tímum sólarhrings.⁴ Hegðun ökumanna er önnur á þessum tíma, ökumenn eru þreyttari, hraðinn er meiri, jafnaldra farþegar oftast með í bílnum, þeir taka meiri áhættu sem og er ölvunarakstur algengari.

Tjón og slys eftir mánuðum

Tjóna- og slysatíðni eftir mánuðum 2009 sýnir breytt myndstur frá fyrri árum. Undanfarin ár hefur fjöldi umferðartjóna verið meiri yfir vetrartímam, fækkað yfir sumarið og fjölgað þegar líða tekur á árið aftur samhliða auknu myrkri og verri akstursskilyrðum.

Þessu var ekki svo farið árið 2009 að undanskildum fyrstu 3 mánuðum ársins sem voru tjónamestu mánuðir ársins 2009. Á vormánuðum fækkaði tjónum hins vegar nokkuð og þrátt fyrir lítilsháttar aukningu umferðartjóna yfir sumarmánuðina þá fækkaði tjónum það sem eftirlifði ársins 2009.

Fjölgun tjóna yfir sumarmánuðina má líklega skýra með auknum akstri innanlands yfir sumarið. Fækkun tjóna frá ágúst til desember 2009 er hins vegar ekki í samræmi við þróun síðustu ára en er algjörlega í samræmi við skýringar í inngangi skýrslunnar.



Breytt myndstur umferðartjóna árið 2009 sést glögggt ef mánuðir og tjón eru skoðaðir saman.

Mynd 7. Þróun tjóna og slysa eftir mánuðum 2009

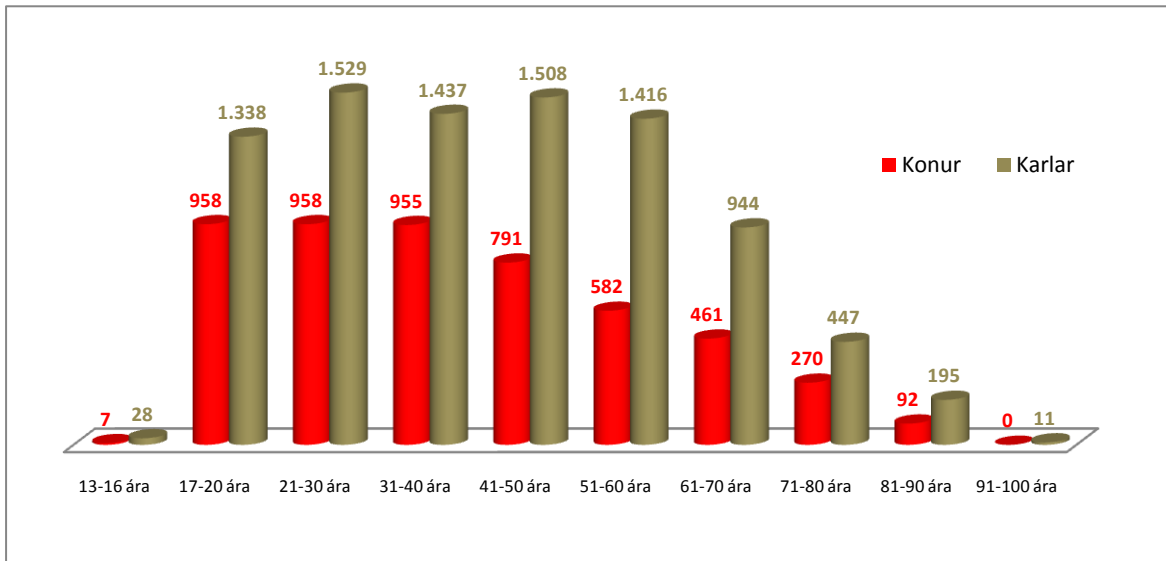
Breytta þróun má einnig sjá þegar umferðarslys og mánuðir eru skoðaðir. Þróun undanfarinna ára hefur verið sú að sumarmánuðirnir verið verstir hvað varðar alvarleg slys, enda fleiri á ferð um þjóðvegi landsins þar sem hraðinn er meiri. Árið 2009 reyndust umferðarslys í júní, júlí og ágúst hins vegar vera færri en í fyrstu 3 mánuðum ársins. Í þessum tölum er ekki tekið tillit til alvarleika slyssins.

Tjón og slys eftir kynjum

Áberandi munur er á því hvort konur eða karlar eiga í hlut þegar að umferðartjónum og slysum kemur. Tekið skal fram að þær tölur taka þó ekki mið af því hversu mikið ökumenn aka. Könnun sem Sjóvá hefur gert á akstursmun 17-20 ára ökumanna sýnir að meðal akstur kvenna á þeim aldri er 135 km pr. viku en 197 km hjá körlum. Þetta þýðir að konur eru að keyra um 69% af því sem karlar eru að keyra. Það er því ekki hægt að segja að 17-20 ára konur aki betur eða varlegar en karlar, það verður einnig að taka tillit til þess að þær aka minna.

Ungir karlmenn hafa hins vegar oft verið skilgreindir sem áhættusamari ökumenn en konur og jafnframt þeir sem valda flestum alvarlegum tjónum og slysum. Umferðarfræðsla og áróður hefur mikið beinst að þeim hópi. Ef tekið væri tillit til aksturs í mynd 8 og tölur 17-20 ára kvenna hækkaðar í samræmi við það þá væri tjónatíðni 17-20 ára kvenna 1% hærri hjá körlum á sama aldri. Er það í fyrsta sinn í mörg ár sem það sést í tölum hjá Sjóvá.

⁴ Sjá upplýsingar frá www.nhtsa.gov og www.rosopa.com



Mynd 8. Tjón eftir kynjum og aldri árið 2009

Hvort svo sem um er að ræða breytta þróun eða árangur umferðarfræðslu þá er þetta breyting sem þarf að fylgjast með og hafa í huga við áframhaldandi skipulagningu umferðarfræðslu fyrir þennan aldurshóp.

Höfuðborgarsvæðið

Meginþungi allrar umferðar á Íslandi er á höfuðborgarsvæðinu. Alls eru 59% bílaflota landsmanna skrásettir á höfuðborgarsvæðinu en þá eru ótaldar allar þær bifreiðar sem koma sem „gestir“ til höfuðborgarsvæðisins.

Það kemur því ekki á óvart að flest umferðartjón verða á því svæði.

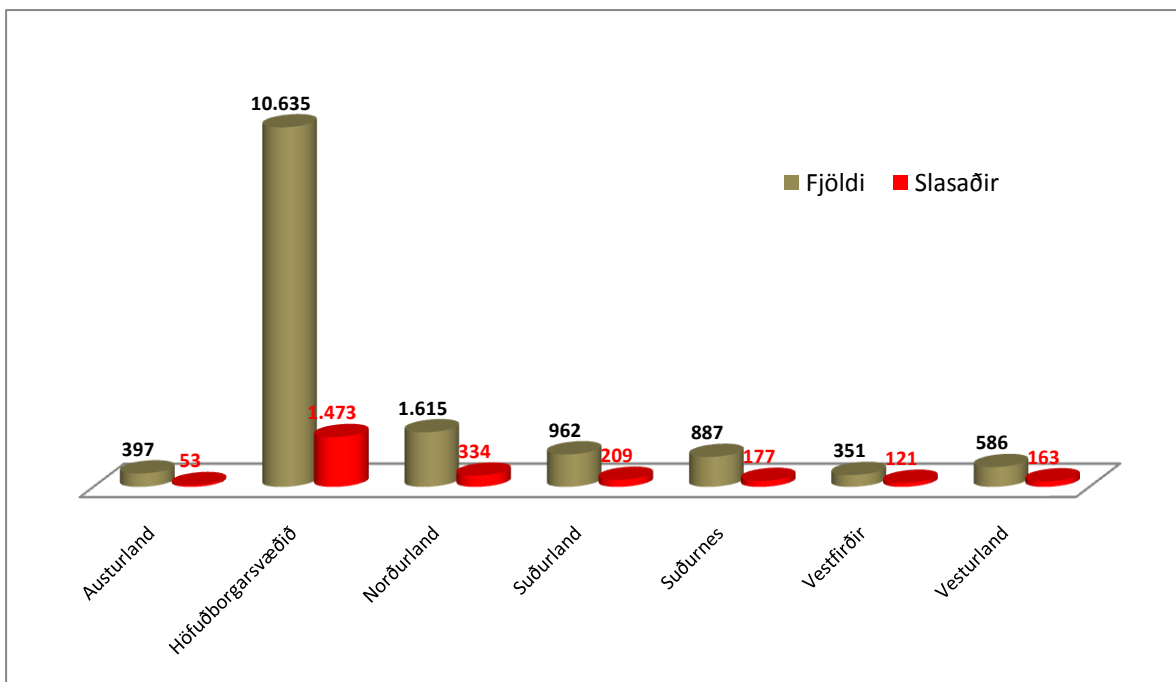
Landsvæði	Fjöldi	Slasaðir	Slysatíðni
Austurland	3%	2%	13%
Höfuðborgarsvæðið	69%	58%	14%
Norðurland	10%	13%	21%
Suðurland	6%	8%	22%
Suðurnes	6%	7%	20%
Vestfirðir	2%	5%	34%
Vesturland	4%	6%	28%

Árið 2009 urðu 69% allra umferðartjóna á höfuðborgarsvæðinu. Slysatíðni er þó hæst á vesturlandi.

Mynd 9. Samanburður milli landshluta

Fjöldi slasaðra í umferðinni er sem fyrr mestur á höfuðborgarsvæðinu eða 58% á mótí 54% árið á undan. Athygli vekur þó að mun meiri líkur eru á því að slys verði á fólki þegra umferðaróhapp verður á landsbyggðinni en á höfuðborgarsvæðinu.

Ef skoðað er í hve mörgum tilfella tjóna slys verða (sjá slysatíðni í mynd 9) þá kemur höfuðborgarsvæðið nokkuð vel út miðað við landsbyggðina og er slysatíðnin þar næst lægst yfir landið eða 14%. Lægst er hún á Austurlandi 13%.



Mynd 10. Samanburður á slysum og tjónum milli landshluta

Slysatíðnin er mest á Vestfjörðum þar sem hún er 34%. Þar á eftir kemur Vesturland með 28% og Suðurland með 22%. Litlu lægri slysatíðni er á Norðurlandi og á Suðurnesjum. Helsta ástæða þessa er sú að umferðin er hraðari á vegum úti og því meiri líkur á slysi í kjölfar umferðartjóns sem og eru aðstæður til aksturs oft erfiðar og vegir varasamir. Er hugsanlega gerð og ástand vega að hafa áhrif á háa slysatíðni á Vestfjörðum?

Tekið skal fram að Sjóvá birtir árlega sérstaka skýrslu fyrir tjón og slys á höfuðborgarsvæðinu.

Lokaorð

Tjón og slys

Tjónum í umferðinni er að fækka og er það gleðiefni. Fjöldi slasaðra er hins vegar mjög hár en alls slösuðust tæplega 2.600 einstaklingar í umferðaróhöppum árið 2009. Það er þó jákvæð þróun að alvarlegum slysum í umferðinni fækkaði.

Alls urðu tæplega 16.000 bótaskyld umferðartengd tjón árið 2009. Auk þeirra voru skráðar tæplega 15.000 bílrúður sem brotnuðu. Einnig má reikna með óhöppum þar sem ökumenn skemmdu bíla sína en leituðu ekki til tryggingafélagsins ýmist vegna þess að þeir voru ekki kaskótryggðir eða að tjónið var það lítið að ökumenn gerðu það upp sín á milli.

Sjóvá telur áriðandi að vekja athygli á þeim vanda sem tengist aftanákeyrslum. Jafnframt þarf að fylgjast vel með fjölgun tjóna sem rekja má til truflunar við akstur eða skorts á einbeitingu. Í nýrri reglugerð um ökuskírteini og tilkomu Ökuskóla 3 er sérstaklega getið þess að ökunemar fái sérstaka fræðslu hvað þennan þátt varðar og er það öflugri viðbót við það ökunám sem fyrir er.

Skráning

Sjóvá vekur athygli á að skilgreining á alvarleika slysa er mismunandi milli skráningaraðila hér á landi. Umferðarstofa styðst við alþjóðlegar skilgreiningar á afleiðingum slysa og skiptir meiðslum m.a. í tvo flokka; lítil meiðsl og mikil meiðsl⁵ og að líkindum er skráning stofnunarinnar á minni meiðslum vanskráð, þar sem skráningin byggir á lögregluskýrslum. Þáttur lögreglu í skýrslugerð í umferðinni hefur minnkað og kemur lögregla nánast ekki að umferðaróhappi nema um slys sé að ræða. Meiðsli uppgötvast oft ekki fyrr en 1-4 klst eftir óhapp og koma því ekki til kasta lögreglu. Umferðarstofa og aðrir opinberir aðilar flokka slys sem alvarlegt t.d. ef um er að ræða beinbrot. Samkvæmt því þá flokkast puttabrot sem alvarlegt umferðarslys. Læknar skilgreina mörg beinbrot hins vegar ekki sem alvarlegt slys enda ná flestir sér eftir slík slys. Það er því nauðsynlegt að endurskoða skilgreiningar og samræma þær, svo hægt sé að sjá heildarmyndina í tjónum í umferðinni.

Sjóvá greinir alvarleika umferðarslysa út frá afleiðingum slyssins fyrir einstaklinga, m.a. út frá mati lækna sem meðhöndla einstaklinginn. Horft er til mats á því hversu lengi þeir glíma við afleiðingar slyssins og hvort afleiðingarnar leiði til varanlegs skaða einstaklingsins. Félagið hefur því flokkað slysin sem minniháttar ef fólk jafnar sig að fullu á nokkrum mánuðum. Nokkur meiðsli ef fólk verður fyrir varanlegum skaða en þó undir 10% miska eða örorku. Verði afleiðingar meiri hefur félagið litið á það sem alvarlegt slys. Stundum reynist erfitt að meta á vettvangi alvarleika slyss.

Sjóvá telur mjög áriðandi að samræma þá skilgreiningu sem liggur að baki flokkun alvarleika slysa þannig að unnt sé að nýta tölurnar á sem gagnlegastan hátt. Félagið hvetur til að vinna verði hafin við slíkt.

Fræðsla

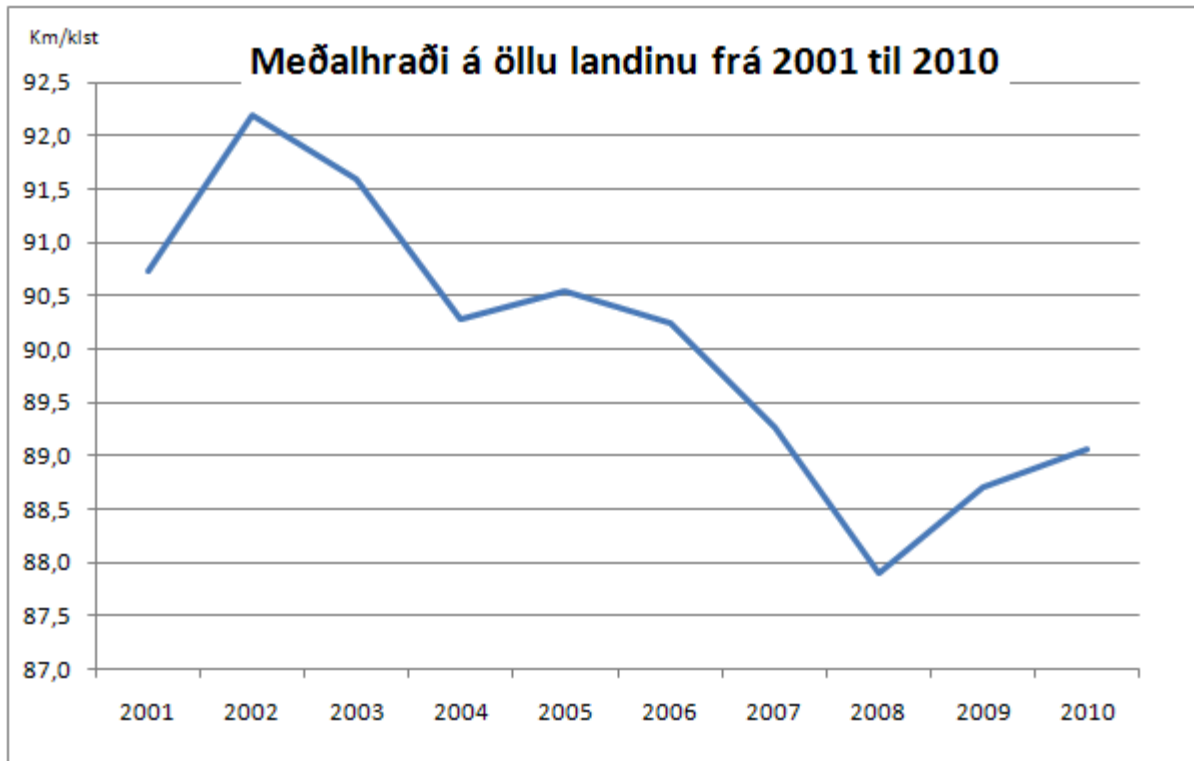
Sjóvá hefur ávallt lagt áherslu á öflugt forvarnastarf í umferðinni og leggur áherslu á að greina vandann og fræða í samræmi við það. Samstarf við ólíka aðila á sviði umferðarmála er eitt af því sem Sjóvá telur vera lykilforsendu árangurs sem og samræmd skilaboð til ökumanna. Forvarnastarf í umferðinni verður að vera áfram öflugt og fagnar Sjóvá auknum sýnileika lögreglunnar sem tvímælalaust hefur skilað sér í lækkun ökuhraða og um leið færri tjóna og slysa.

⁵ Heimasíða Umferðarstofu www.us.is - <http://us.is/id/862>

Fylgirit 1

Meðalhraði í umferðinni árin 2001-júlí 2010

Línuritið sýnir meðalhraða á umferðargreinum Vegagerðarinnar síðustu 10 árin. Greininga má sjá hvernig hraðinn fer minnkandi frá árinu 2002 fram til ársins 2008 en þá var hann 87.9 km/klst. Ári seinna var hann kominn upp í 88.7 km/klst. Það sem af er árinu 2010 hefur Umferðarhraði aukist á ný og er nú 89 km/klst.



Fylgirit 2

Algengustu tjón eftir kynjum ökumanna

Línuritið sýnir algengustu tjónin á landinu árið 2009 eftir kynjum. Í þriðja sæti „Kýrrstætt“ er átt við að ekið sé á kýrrstæða hluti, s.s. mannvirki og bíla. „Forgangur“ vísar til tjóns á gatnamótum þar sem forgangsreglur á borð við hægri reglu, biðskyldu eða stöðvunarskyldu eru ekki virtar.

