

Algengustu tjónin í Reykjavík árið 2005



**Samantekt unnin af Sjóvá Forvarnahúsinu
í október 2006**

**Einar Guðmundsson
Forstöðumaður Sjóvá Forvarnahússins**

Umferðin í Reykjavík tekur háan toll.

Samantekt Sjóvá Forvarnahússins fyrir árið 2005

Umferðin í Reykjavík er að taka háan toll. Skv. tölum frá Sjóvá sem framreiknaðar eru miðað við markaðshlutdeild, urðu rúm 11.100 umferðaróhöpp sem tilkynnt voru til trygginga-félaganna árið 2005. Þar af voru um 7.200 bótaskyld. Auk þeirra má reikna með að um 2800 minni háttar óhöpp hafi orðið sem ökumenn gerðu upp sín á milli.

Í þessum 11.100 umferðaróhöppum slösuðust rúmlega 900 einstaklingar og rúmlega 22.000 bílar skemmdust. Ef sá fjöldi bíla yrði settur í eina bílalest, þá yrði hún um 94 km löng eða frá Reykjavík og austur á Hellu.

Kostnaður samfélagsins mikill

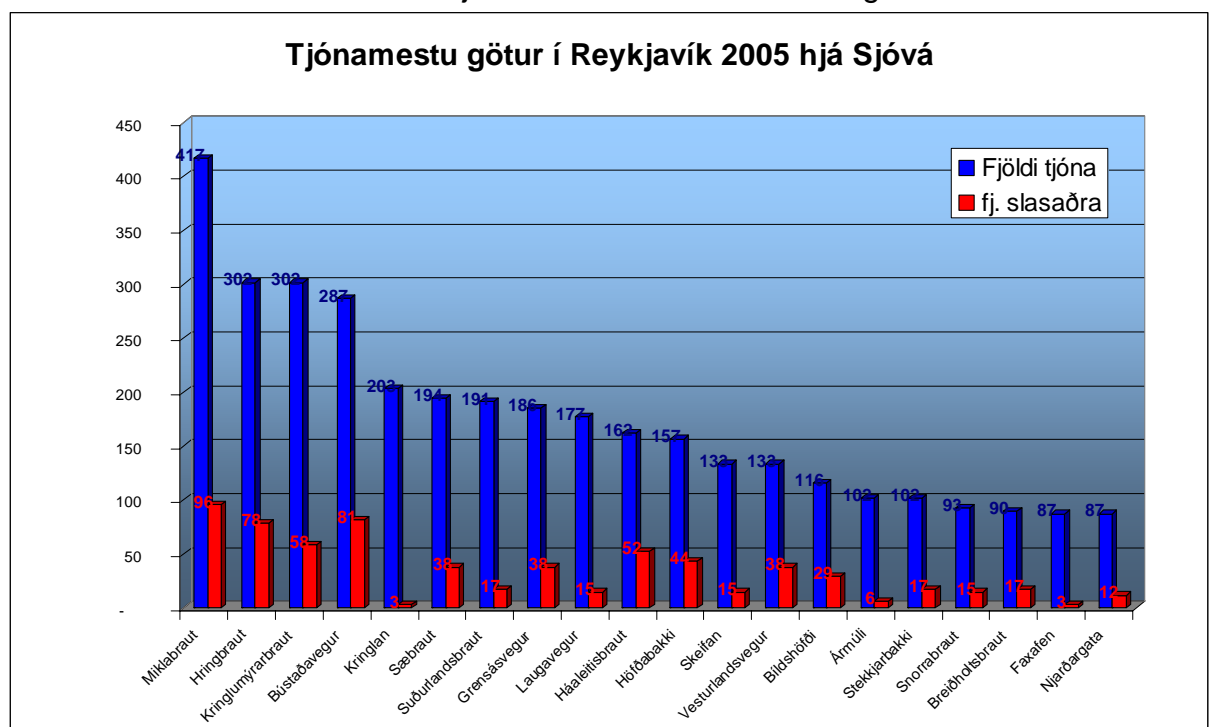
Í samantektinni sem ekki náði til annarra tjóna en þeirra sem bætt eru úr ábyrgðartryggingu bíla, var kostnaður tryggingafélaganna fyrir tjónin í Reykjavík einni tæpir 3.2 milljarðar króna. Við þennan kostnað bætist tjón tjónvaldanna. Nálega 35% ökutækjanna fengu tjón sitt bætt úr kaskótryggingu og var meðal kaskótjónið metið rúmlega 400 þúsund kr. Ef sú tala er notuð til að meta tjón tjónvalda, þeirra 7200 bíla sem skemmdust, má áætla að þeirra kostnaður sé um 2,9 milljarðar króna.

Samfélagskostnaður er áætlaður um 2.3 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 8 milljörðum króna. Um 56% allra tjóna á landinu urðu í Reykjavík. Auk þess urðu um 18% tjóna í nágrennasveitafélögum Reykjavíkur.

Helstu tjónin

Það kemur ekki á óvart að flest tjónin urðu á umferðarmestu götum



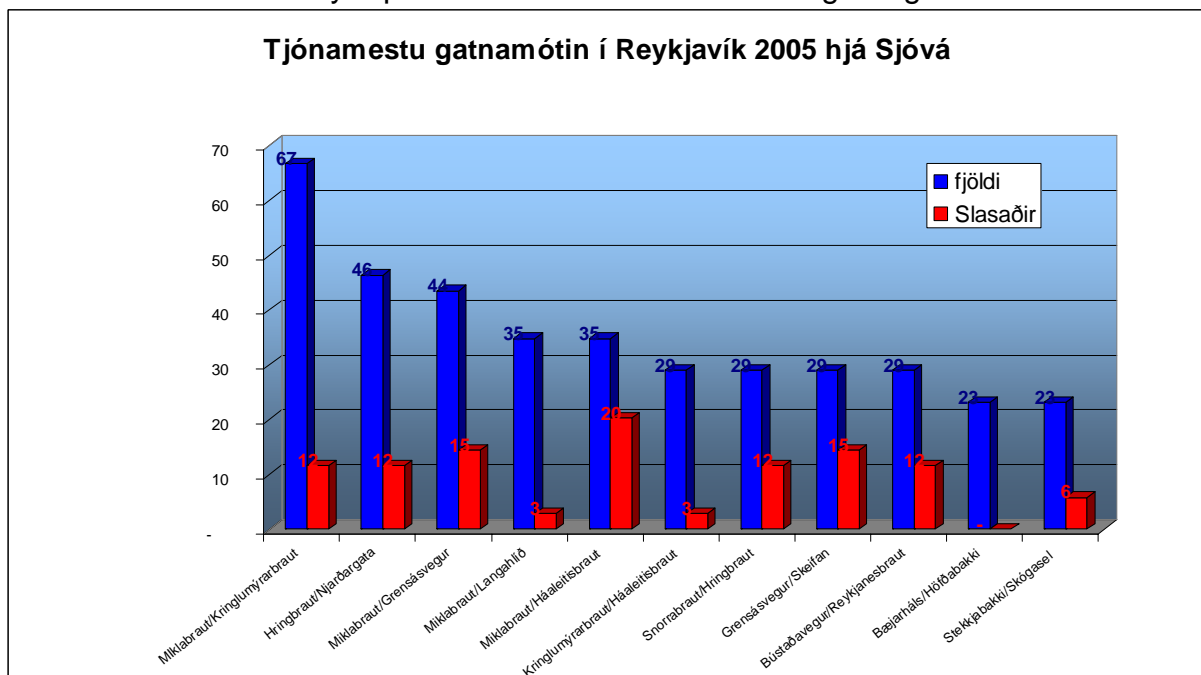
Höfuðborgarinnar, svokölluðum stofnbrautum. Þar er einnig hraðinn mestur. Mjög mikilvægt er að stofnbrautir með miklum umferðarþunga hvort sem þær eru innan borgarmarka eða utan, anni umferðinni og séu með þeim hætti að umferð gangi sem mest án skörunar. 417 tjón urðu á Miklubrautinni einni og er hún tjónamesta gata landsins. Þó fækkaði tjónum á henni frá árinu á undan. Þar voru einnig flestir að slasast eða um 96 einstaklingar. Kostnaður tryggingafélaganna vegna Miklubrautarinnar voru 292 milljónir króna og ef annar kostnaður er tekinn með er hann ekki undir 650 milljónum króna.

Næst á eftir er Hringbraut og Kringlumýrarbrautin með 302 tjón hvor. Þetta eru þær götur þar sem umferðarhraðinn er mestur. En algengustu tjónin eru hins vegar aftanákeyrslur eða um 69% tjóna á Miklubraut sem er nokkur aukning frá árinu á undan þegar þær voru 63%. og 59% tjóna á Kringlumýrarbraut. Þessar tölur eru aðallega skírðar út frá mjög þéttri og hraðri umferð. Flest tjónanna verða við ljósastýrð gatnamót.

Slysiðni 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.

Tjónamestu gatnamótin

Enn einu sinni eru gatnamót Kringlumýrarbrautar og Miklubrautar efst á lista yfir tjónamestu gatnamótin. Í fyrra stálu gatnamót Miklubrautar og Grensásvegur þeim vafasama heiðri. Flestu slysin voru hins vegar á gatnamótum Miklubrautar og Háaleitisbrautar. Þrátt fyrir það eru fleiri slasaðir einstaklingar á gatnamótunum.

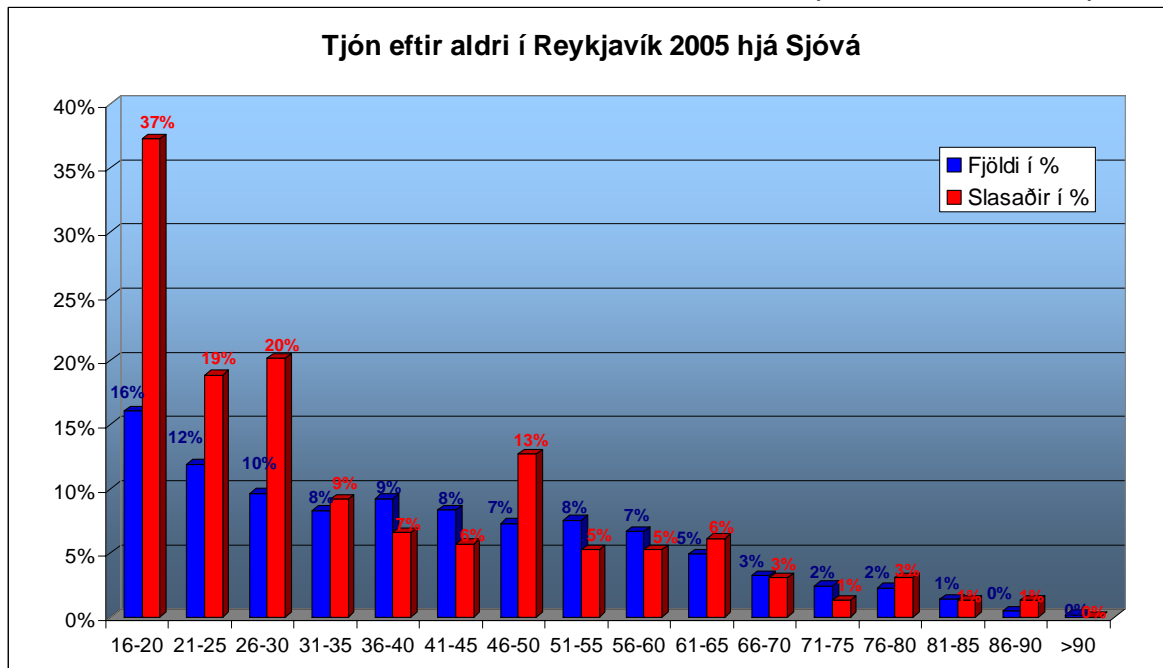


Ef skoðuð eru tjónin á gatnamótum Kringlumýrarbrautar og Miklubrautar þá slösuðust 12 einstaklingar á þeim gatnamótum 2005 í 67 tjónum og er örlítill fækkun á tjónum frá árinu á undan en veruleg fækkun á slösuðum einstaklingum. Á síðustu 6 árum hafa orðið rúm 520 tjón á þessum gatnamótum og rúmlega 200 einstaklingar slasast. Bætur úr ábyrgðartrygginu bíla voru tæpar 450 milljónir, tjón tjónvalda tæpar 187 milljónir og samfélagskostnaðurinn um 313 milljónir króna. Þessi kostnaður er um 950 milljónir króna. Ef annar kostnaður er tekinn með, s.s. kostnaður atvinnureknda vegna launataps, kostnaður vegna tafa o.fl. er líklegt að þessi tala sé vel yfir milljarði króna á 6 árum. Það er því fagnaðarefni að nú skuli vera búið að ákveða að leysa

vandann með mislægum gatnamótum en Sjóvá var fyrst til að benda á þetta vandamál fyrir rúmlega 10 árum.

Tveir aldurshópar í hættu

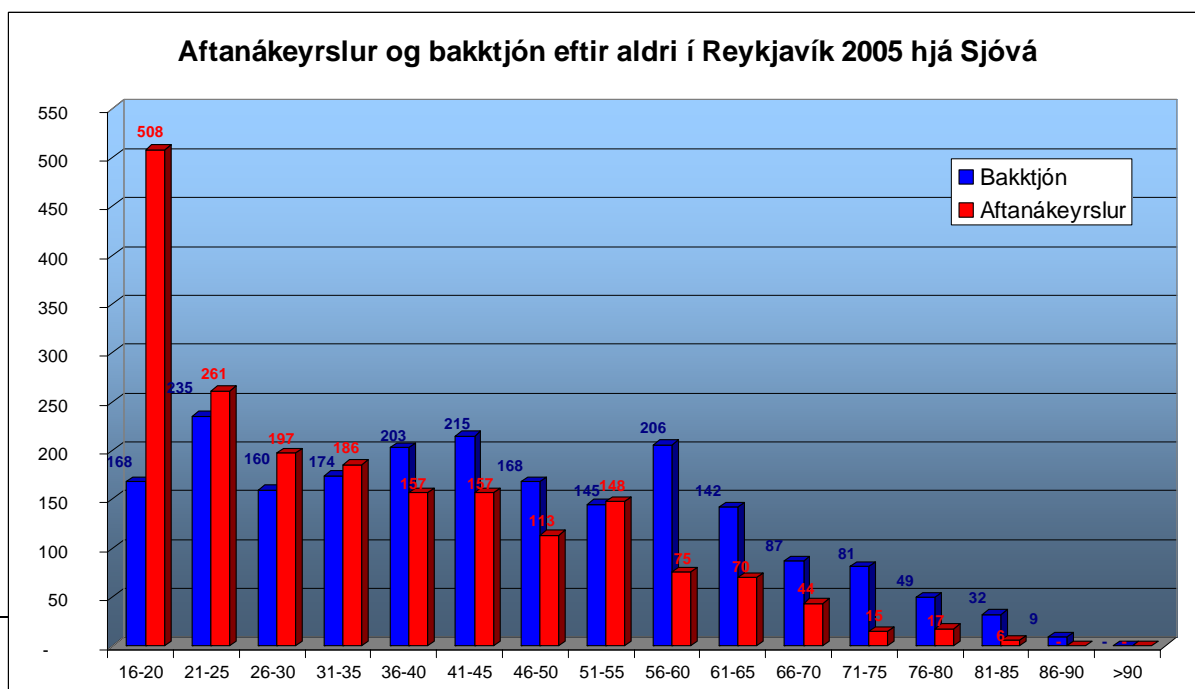
Ef skoðað er slyshlutfallið eftir aldurshópum er ljóst að yngstu öikumennirnir eru líklegastir til að valda slysi. Þetta hlutfall minnkar með aldrinum en eykst aftur meðal elstu öikumannanna. Ef tekið væri tillit til aksturs aldurshópanna væri elsti hópurinn



Aldur öikumanns	Fjöldi eftir aldri	Tjónahlutfall	Slyshlutfall
17 ára	223	3,3%	11,4%
18 ára	342	5,1%	9,6%
19 ára	278	4,1%	7,5%
20 ára	238	3,5%	8,8%

með enn hærri tölur. 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

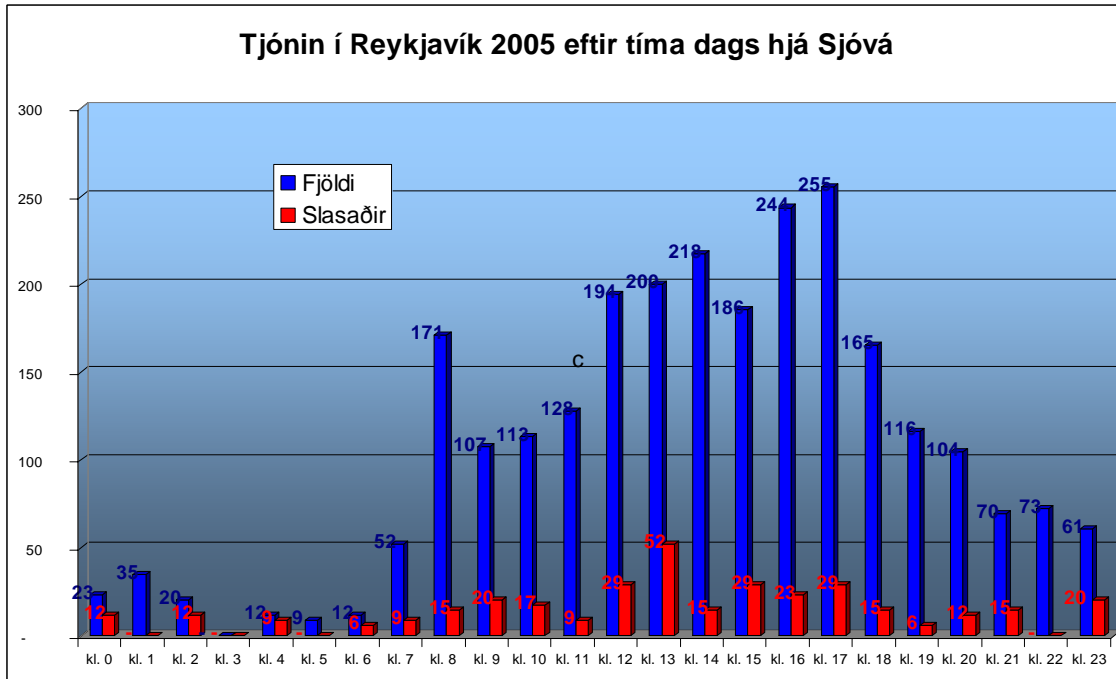
aldurshópurinn var að lenda í flestum tjónunum meðan 17 ára hópurinn var að standa sig einna best. Hugsanlega er akstursmatið að hafa áhrif.



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

Hættan mest eftir hádegi

Eins og sjá má á neðangreindu línuriti er tjónatiðnin mest eftir hádegi. Dregið hefur nokkuð úr tjónatiðni milli 17 og 18, hugsanlega vegna þess hve umferðin gengur hægt á þeim tíma. Nokkur toppur myndast einnig snemma á morgnana þegar

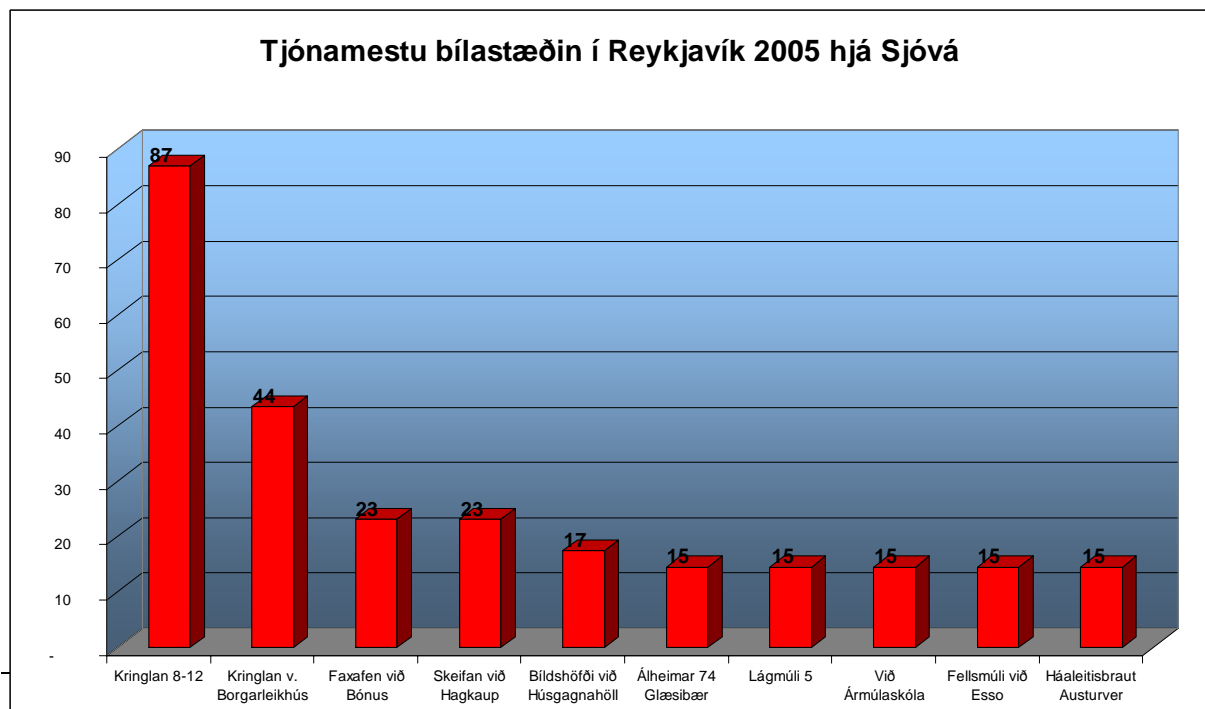


ökumenn eru á leið til vinnu.

Slyshlutfallið er hinsvegar mest seinni hluta kvölds og á nóttunni. Þar er hlutfall ungra ökumanna nokkuð hærra en á öðrum tímum sólarhringsins.

Bakktjónin á bílastæðum

Algengustu tjónin á bílastæðum borgarinnar eru bakktjón og þegar ekið er utan í kyrrstæða hluti. Þessi tjón eru í flestum tilfellum minni háttar. Þó hafa tæplega 30 einstaklingar slasast inni á bílastæðum.

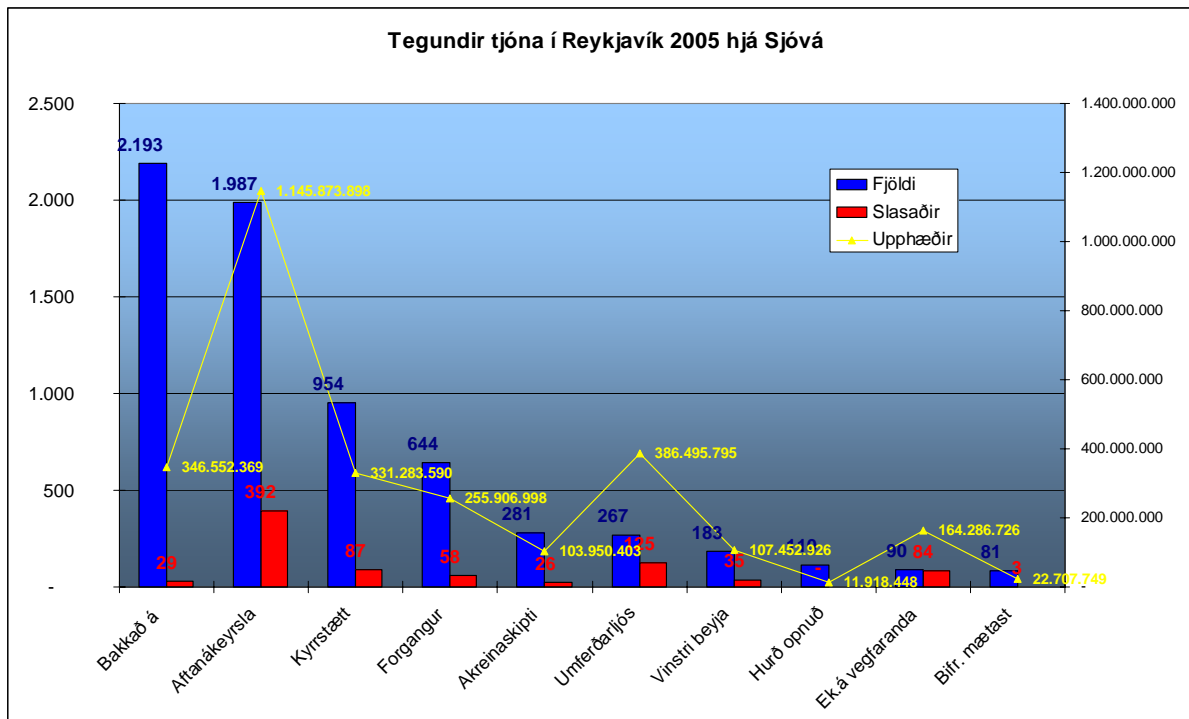


Bílastæði við stórar verslunarmiðstöðvar eru algengustu tjonastaðirnir. Bílaplanið við verslunarmiðstöðina í Kringlunni var með lang flestu tjonin og hefur verið það undanfarin ár.

Þar er mikil umferð, þétt lagt og akleiðir nokkuð þröngar.

Tegundir tjóna

Þegar öll tjon í Reykjavík eru skoðuð kemur í ljós að bakktjónin hafa vinninginn. Það



Tjónstegund	Slasaðir í %
Aftanákeyrsla	43%
Umferðarljós	14%
Kyrrstætt	9%
Ek.á vegfaranda	9%
Forgangur	6%
Útafakstur	5%
Vinstri beyja	4%
Bakkað á	3%
Akreinaskipti	3%

sem veldur mestum áhyggjum eru aftanákeyrslurnar. Þar slasast flestir eða tæplega 400 manns en það er um 43% slasaðra einstaklinga í Reykjavík. Tryggingafélögin greiddu úr ábyrgðartryggingu rúmar 1100 milljónir króna vegna þeirra. Við þá tölu bætist tjon tjonvalda um 770 milljónir og samfélagskostnaður um 765 milljónir króna eða alls rúmir 2.6 milljarðar króna bara í Reykjavík. Það er því ljóst að gera verður átak í að vekja athygli ökumanna á þessu vandamáli, sem oftast verður vegna



þess að þeir hafa of stutt bil í bílinn fyrir framan og eru ekki að fylgjast með umferðinni á undan.

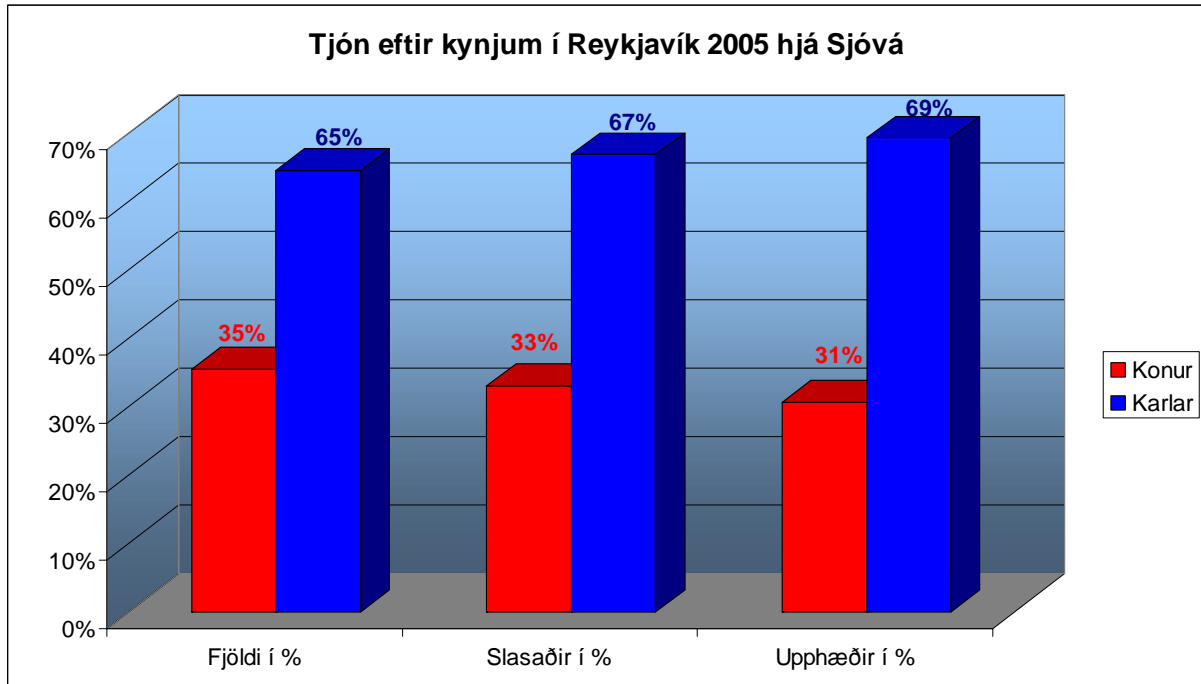
Næst flestir slasuðust á gatnamótum þar sem ökumenn virtu ekki umferðarljósinn. Slysahlutfallið er hærra í þeim tjonum, væntanlega vegna þess að höggið sem ökumenn og farþegar fá við þau óhöpp eru að meðaltali meira.

Nokkur munur milli kynja

Þegar dreifing tjóna er skoðuð eftir kynjum sést að þriðjungur þeirra er valdið

af konum eða um 35%. Vitað er að karlmenn eru að aka meira en konur en ólíklegt

er að það skíri þennan mun. Eitt er ljóst að oftast verða slys í tjónum þar sem karlmenn eru ökumenn og þau verða alvarlegri að meðaltali en þau slys þar sem konur eru ökumenn. Línuritið á næstu síðu sýnir þetta glögglega.



Lokaorð

Tjónum í Reykjavík fækkaði um 20% frá síðasta ári en hafði fjölgað milli árána 2004 og 2005. Hert löggæsla og bætt umferðarmannvirki hafa hugsanlega haft einhver áhrif. Þó er greinilegt að tjónum hefur verið að fjölga það sem af er árinu 2006.

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 fækka gatnamótum með mislægum gatnamótum. Á þeim forsendum hefur Sjóvá lagt áherslu á tvöföldun Suðurlandsvegar um Hellisheiði svo dæmi megi nefna.

Sjóvá Forvarnahúsið hvetur ökumenn til að vera sérstaklega á varðbergi undir stýri. Ljóst er að aftanákeyrslur eru eitt stærsta vandamálið, of þétt umferð og ekki síst að ökumenn eru ekki að fylgjast nægilega með umferðinni á undan og eru því ekki viðbúnir þegar umferðin stöðvast fyrir framan. Þar sem slysin eru einna alvarlegust á umferðarljósum hvetjum við ökumenn til að virða umferðarljósin, fara ekki yfir á rauðu ljósi og sérstaklega vera á varðbergi þegar taka þarf vinstri beygjur á umferðarljósum.

Reykjavík 18. október 2006.

Einar Guðmundsson
Forstöðumaður
Sjóvá Forvarnahússins