



Banaslys í umferðinni 2003



Rannsóknarnefnd umferðarslysa
Stofnuð: 1996

Nefndarmenn:

Símon Sigvaldason, héraðsdómari
Rögnvaldur Jónsson, framkvæmdastjóri tæknisviðs Vegagerðarinnar
Jón Baldursson, yfirlæknir slysa- og bráðadeildar Landspítala-Háskólasjúkrahúss

Framkvæmdastjóri:

Ágúst Mogensen

Varamenn:

Hjördís Halldórsdóttir, lögmaður
Guðmundur Heiðreksson, tæknifræðingur
Brynjólfur Mogensen, læknir

Sérfræðingar:

Eiríkur Hreinn Helgason, yfirlögregluþjónn
Haraldur Sigþórsson, umferðarverkfræðingur
Lárus Sveinsson, bíltæknir

Banaslys í umferðinni 2003, Reykjavík (2004). Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Áður útgefið:

Banaslys í umferðinni 1998. Reykjavík, 1999. Rannsóknarnefnd umferðarslysa
Banaslys í umferðinni 1999. Reykjavík, 2000. Rannsóknarnefnd umferðarslysa
Banaslys í umferðinni 2000. Reykjavík, 2001. Rannsóknarnefnd umferðarslysa
Banaslys í umferðinni 2001. Reykjavík, 2002. Rannsóknarnefnd umferðarslysa
Banaslys í umferðinni 2002. Reykjavík, 2003. Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Sérrit nr. 1. *Ungir ökumenn: Yfirlit yfir ráðstafanir til að fækka slysum.* Reykjavík, 2000.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa. Höf.: Ágúst Mogensen

Sérrit nr. 3. *Rannsóknir umferðarslysa á Norðurlöndunum.* Reykjavík, 2001. Rannsóknarnefnd umferðarslysa. Höf.: Ágúst Mogensen

Sérrit nr. 2. *Útafakstur í dreifbýli.* Reykjavík, 2002. Rannsóknarnefnd umferðarslysa. Höf.: Ágúst Mogensen

Sérrit nr. 3. *Framanákeyrslur.* Reykjavík, 2003. Rannsóknarnefnd umferðarslysa. Höf.: Ágúst Mogensen

Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Borgartúni 30, 105 Reykjavík

Sími 580 2000

agust@us.is

www.rmu.is

Ljósmyndir af slysavettvangi: Photo sf

Efnisyfirlit

	bls.
Formáli	8
Tölfræði banaslysa 2003	11
Orsakagreining	21
Orsakagreining banaslysa í umferðinni 2003	22
Orsakagreining banaslysa 1998-2003	23
Erindi vegna banaslysa í umferðinni 2003	37
Heimildir	38
Áhættuhegðun ungra ökumanna	39
Um Rannsóknarnefnd umferðarslysa	82



Formáli

Hér getur að líta skýrslu Rannsóknarnefndar umferðarslysa um banaslys í umferðinni fyrir árið 2003. Er efni skýrslunnar með svipuðu sniði og áður, þar sem tölfræði slysa er gerð ítarleg skil. Í ljósi þess að nefndin hefur nú undir höndum gögn um þessa tegund slysa allt frá árinu 1998, er samanburður allur nú marktækari en áður. Í því ljósi er umfjöllun nefndarinnar meiri nú en áður um einstaka þætti.

Rannsóknarnefndin hafði frumkvæði að því að láta kanna sérstaklega aksturshætti ungra ökumanna, en slys innan þess hóps ökumanna hafa alla tíð verið áberandi í rannsóknunefndarinnar. Niðurstöður úr þessari rannsókn liggja nú fyrir og eru birtar samhliða skýrslu þessari. Eru þær athyglisverðar. Þær styðja almennt það sjónarmið að félagslegt umhverfi ungmenna hafi veruleg áhrif á akstursvenjur þeirra. Á meðal þess er kemur út úr rannsókninni má benda á eftirfarandi atriði:

- Ungir ökumenn nota bílbelti við akstur.
- Ungir ökumenn hafa tilhneigingu til að aka of hratt og undir áhrifum áfengis.
- Viðhorf og athafnir þurfa ekki að fara saman innan þessa hóps, sem leiðir hugann t.a.m. að gildi auglýsinga fyrir aldurshópin, sem jafnvel hafa takmörkuð áhrif.
- Formlegt taumhald virðist skipta verulegu máli fyrir ungt fólk, sem bendir sterklega til að eftirlit lögreglu hafi mikil áhrif á hvort ungmenni aki of hratt eða undir áhrifum áfengis.
- Sterkar vísendingar um hvaða hópur ungs fólks teljist áhættuhópur gagnvart hraðakstri og ölvunarakstri.
- Fyrirmyndir af öðrum vettvangi gefa sterklega til kynna hvernig unnt sé að ná til þess hóps ungra ökumanna sem ekur of hratt og undir áhrifum áfengis.

Vill nefndin hvetja alla þá sem áhuga hafa á að kynna sér efnið nánar að lesa skýrslu um Áhættuhegðun ungra ökumanna, sem birt er hér fyrir aftan.

Í kjölfar skýrslu nefndarinnar um banaslys í umferðinni árið 2002 sem kom út í júní í fyrra, urðu all nokkrar umræður um gagnrýni nefndarinnar á rannsóknir lögreglu á banaslysum. Nefndin átti fund með ríkislögreglustjóra, að frumkvæði hins síðarnefnda, og var lagt út í frekari greiningu á þeim atvikum sem nefndin hafði skráð athugasemdir við. Önnuðust þá vinnu yfirmenn embættis ríkislögreglustjóra, framkvæmdastjóri Rannsóknarnefndar umferðarslysa og ráðgjafi nefndarinnar. Í kjölfar þess fengu lögreglustjórar sendar athugasemdir um rannsóknir sem höfðu verið gagnrýniverðar að mati nefndarinnar og síðan hafa framkvæmdastjóri nefndarinnar og ráðgjafi fylgt þessu starfi eftir með því að funda með yfirmönnum lögreglunnar hjá ýmsum embættum. Er það niðurstaða nefndarinnar að gagnrýnin hafi fengið miklu áorkað.

Eitt af því sem vakti athygli rannsóknarnefndarinnar var áhugi hjá stjórnendum í lögreglunni sem stunduðu stjórnunarnám í Lögregluskólanum í samstarfi við Endurmenntunarsstofun Háskóla Íslands. Er nemendur völdu sér lokaverkefni kom í ljós að tveir hópar af sjö sem myndaðir voru um gerð lokaverkefna, sóttust eftir að skoða rannsóknir umferðarslysa og aðferðir til að koma í veg fyrir umferðarslys. Vinnubrögð lögreglu við rannsóknir í þessum málaflokki voru tekin út og samin drög að aðgerðaráætlun til að fækka umferðarslysum á

Norðurlandi – verkefni sem í raun bíður innleiðingar og er afrakstur vinnu viðkomandi verkefnahóps. Nefndin fagnar þessu og hvetur stjórnendur innan lögreglu til að kynna sér þá aðferðarfræði sem þar er lögð til en þar er vakið máls á raunhæfum leiðum til að fækka umferðarslysum með markvissum hætti á fimm ára tímabili.

Í upphafi árs 2004 voru umferðaröryggismál að meginstefnu færð í hendur samgönguráðherra. Við þær breytingar heyrir Rannsóknarnefnd umferðarslysa nú undir ráðherrann. Er það vel að umferðaröryggismál séu nú nærri óskipt á einni hendi, sem stuðla ætti að samræmingu og bættum árangri innan þessa mikilvæga sviðs. Í upphafi árs lét Rannsóknarnefnd umferðarslysa samgönguráðherra í té drög að verkefnaáætlun fyrir nefndina fyrir árin 2004 til 2009. Í þeim drögum koma fram viðhorf nefndarinnar um áherslur í starfi til komandi ára. Rannsóknarnefndinni hafa á undanförunum árum verið skammtaðir fjármunir með þeim hætti að henni hefur ekki gefist færi á að rannsaka annað en banaslys í umferðinni. Hefur það ávallt verið mat nefndarinnar að með því sé henni markaður of þröngur farvegur. Miklu skiptir að mun fleiri slysaflokkar verði teknir til athugunar til að fá fullnægjandi mynd af ástæðum umferðarslysa á Íslandi. Greinabetri upplýsingar um þetta efni ættu að stuðla að markvissum forvörnum og leiða til þess að slysum fækki.

Að lokum vill nefndin þakka þeim fjölmörgu er hún hefur átt gott samstarf við á undanförunum árum. Af mörgu er að taka, en sérstakar þakkir vill nefndin færa dómsmálaráðherra, dómsmálaráðuneytinu, ríkissaksóknara, ríkislögreglustjóranum, lögreglustjórum um land allt, Umferðarstofu, Umferðarráði, Vegagerðinni, Neyðarlínunni og Rannsóknarráði umferðaröryggismála. Fleiri eiga góðar þakkir skilið.

Reykjavík, í ágúst 2004

Símon Sigvaldason
formaður

Jón Baldursson

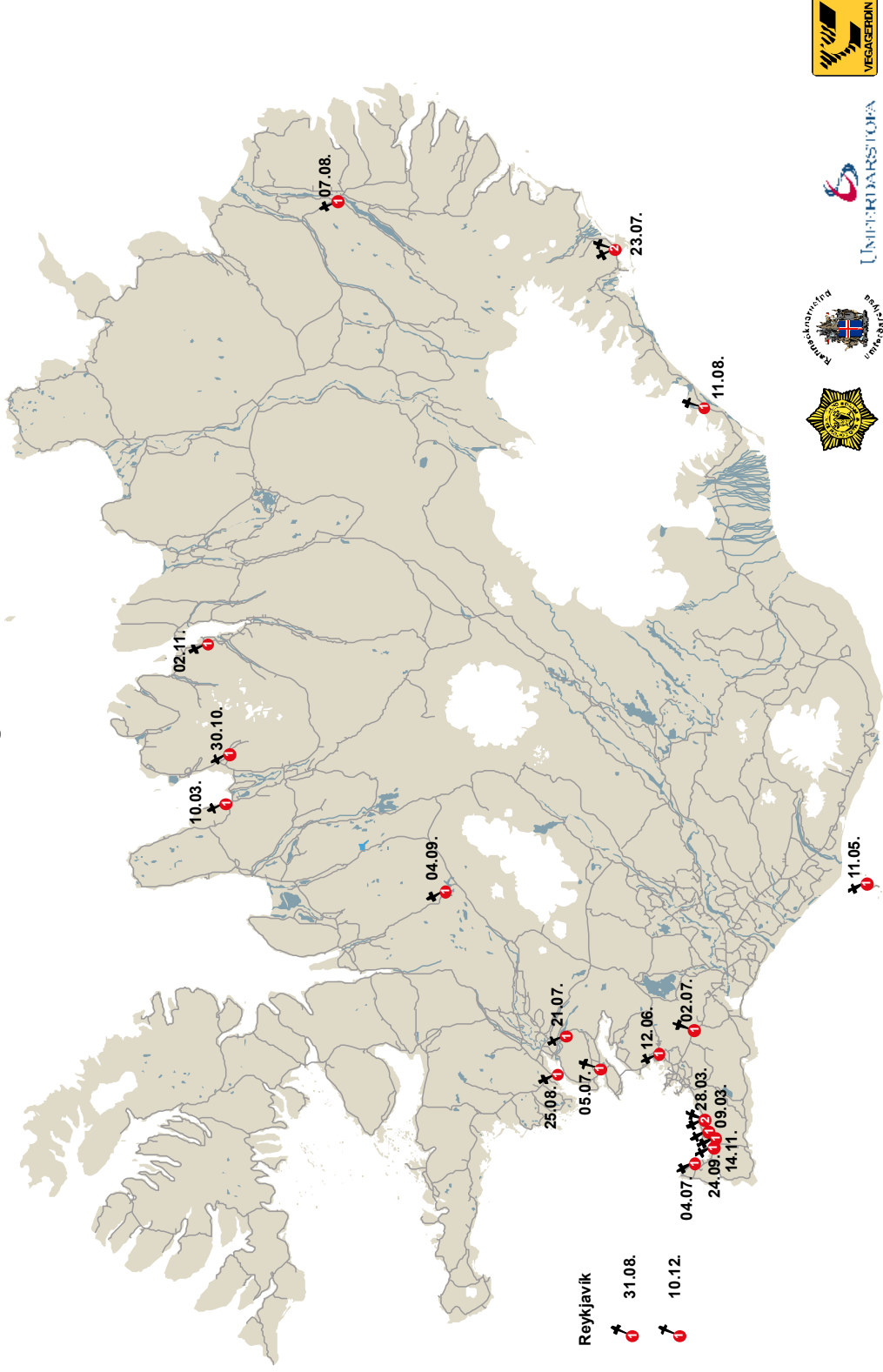
Rögnvaldur Jónsson

Ágúst Mogensen
framkvæmdastjóri

Tölfræði banaslysa í umferðinni 2003

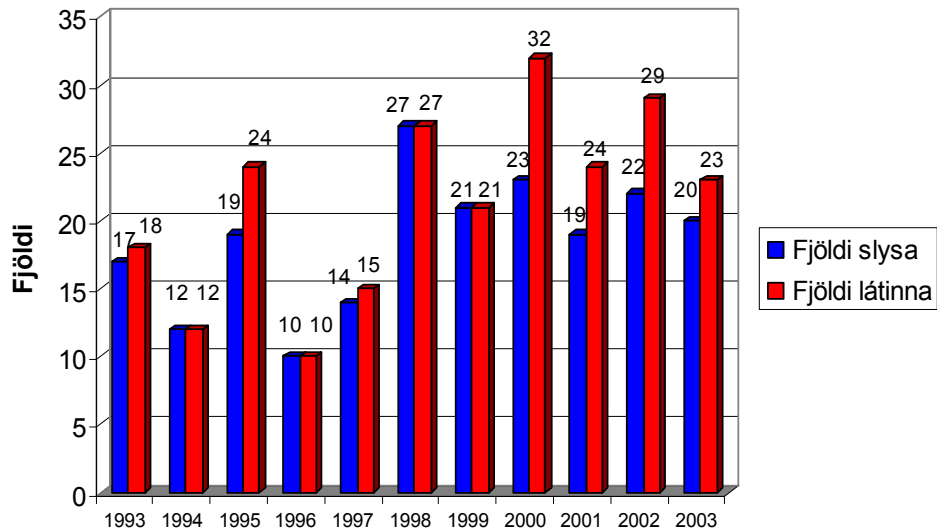


Banaslys 2003



Fjöldi og þróun banaslysa í umferðinni

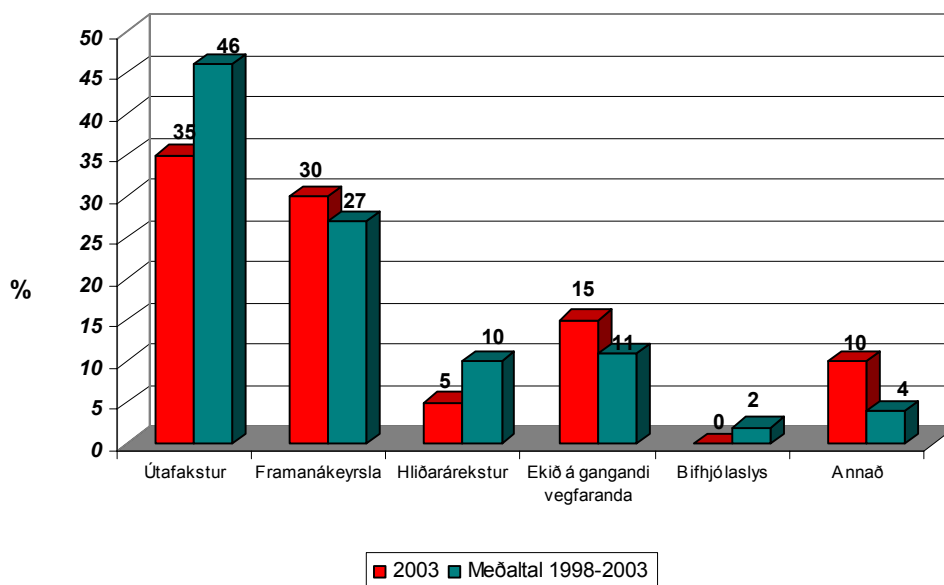
Árið 2003 fórust 23 vegfarendur í 20 umferðarslysum á Íslandi. Athygli vakti að á tæplega hálfu árs tímabili, frá 13. október 2002 til 9. mars 2003 varð ekkert banaslys í umferðinni. Á næsta 6 mánaða skeiði sem fylgdi fórust hins vegar 13 vegfarendur í umferðarslysum, frá mars og fram í ágúst 2003.



Mynd 1. Fjöldi látinna í umferðarslysum 1993-2003

Tegund banaslysa í umferðinni

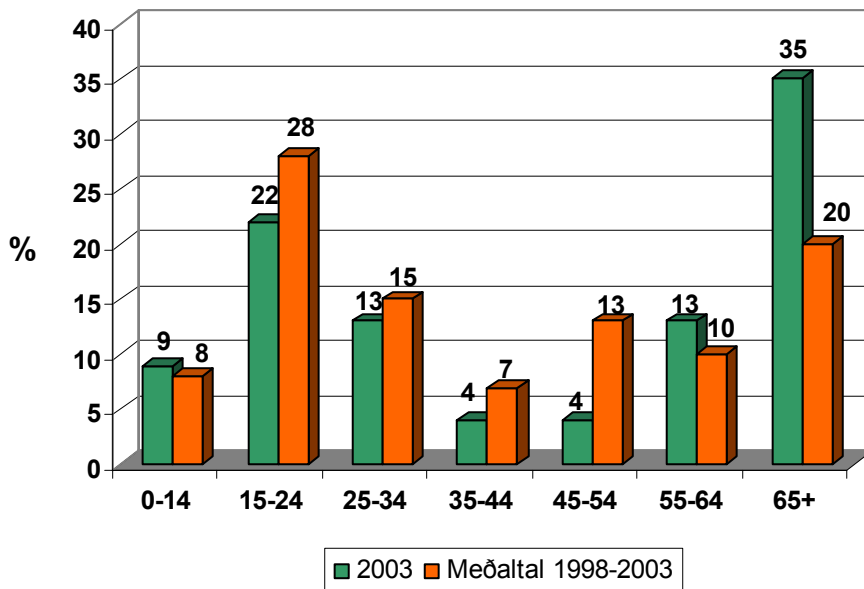
Útafakstur (35%) og framanákeyrslur (30%) voru algengustu tegundir banaslysa í umferðinni árið 2003. Næst á eftir voru slys þar sem ekið var á gangandi vegfaranda (15%) og hliðarárekstrar (5%).



Mynd 2. Tegund banaslysa í umferðinni 1998-2003

Aldur látinna í umferðarslysum

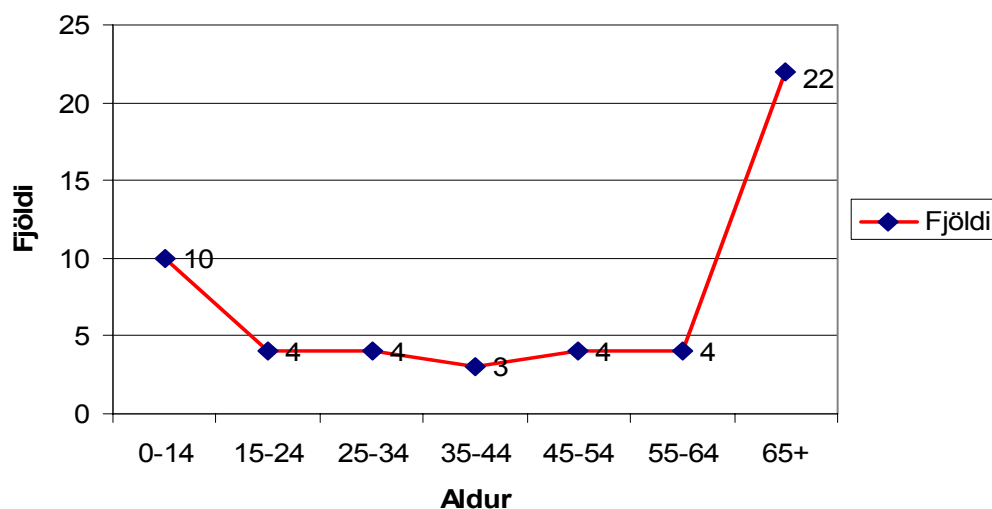
Flestir þeirra sem fórust í umferðarslysum árið 2003 voru 65 ára og eldri. Árin 1998-2001 voru flestir sem fórust á aldrinum 15-24 ára, en 65 ára og eldri árin 2002 og 2003. Forvarnir ættu því að beinast að yngstu og elstu öikumönnunum öðrum fremur.



Mynd 3. Aldur látinna í umferðarslysum 1998-2003

Aldur gangandi vegfarenda

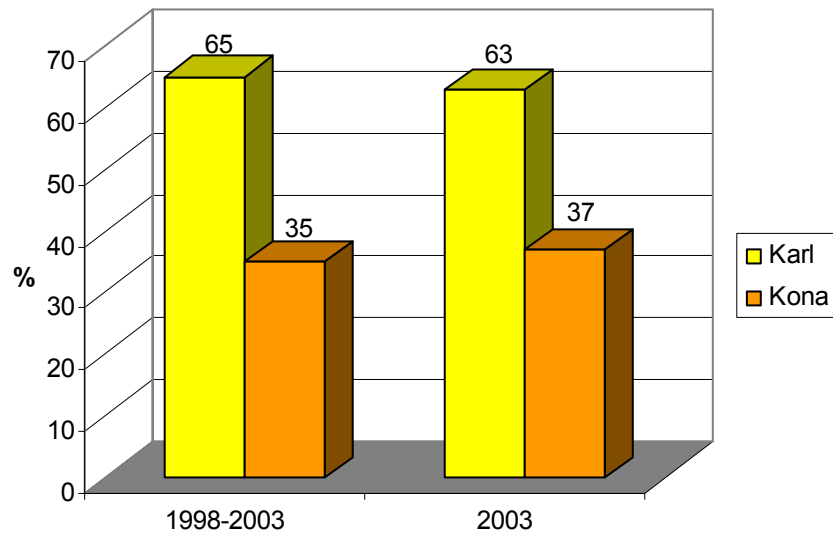
Á undanförunum 15 árum (1989-2003) hefur 51 gangandi vegfarandi farist í umferðarslysum. Alls fórust 22 vegfarendur 65 ára og eldri (43%) á þessu tímabili, en 10 börn (0-14 ára) urðu einnig fyrir bifreiðum. Til þess að fækka banaslysum í hópi gangandi vegfarenda þarf meðal annars að fræða börn, unglinga og elstu vegfarendurna.



Mynd 4. Aldur látinna í umferðarslysum 1989-2003. Gangandi vegfarendur

Kyn látinna

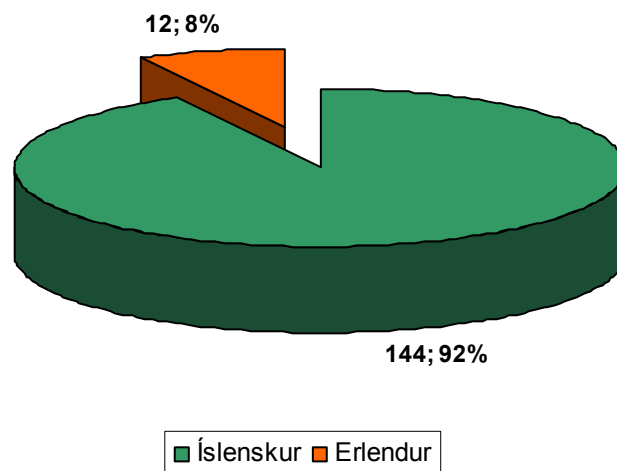
Fjöldi látinna í umferðarslysum skiptist svipað efir kyni árið 2003 og undanfarin ár, 63% þeirra sem fórust í umferðinni voru karlmenn en 37% konur.



Mynd 5. Kyn látinna í umferðarslysum 1998-2003

Íslenskir og erlendir vegfarendur 1998-2003

Árið 2003 fórust tveir erlendir ferðmenn í umferðarslysum, en alls hafa 12 erlendir ríkisborgarar farist í umferðinni undanfarin 6 ár. Af þeim voru 5 ferðamenn.



Mynd 6. Íslenskir og erlendir vegfarendur 1998-2003

Rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur rannsakað 5 banaslys í umferðinni sem varða erlenda ferðamenn. Öll eru þessi slys útafakstur og bílveltur. Í 4 af 5 slysum voru konur sem fórust, farþegar í bifreiðunum sem notuðu ekki bílbelti. Brýna verður fyrir erlendum ferðamönnum sem leigja bifreiðir að nota bílbelti, jafnt ökumenn sem farþega.

Banaslys við bæinn Kotá í A-Skaftafellssýslu í júlí 1998

Útafakstur, erlendur ökumaður. Slysið gerist á malarvegi. Ökumaður sveigði frá þegar sauðfé hljóp skyndilega fyrir bifreiðina. Bifreiðin fór útaf veginum og valt. Kona í aftursæti lét lífið, franskur ferðamaður. *Hún notaði ekki bílbelti.*

Banaslys í Þorskafirði í júlí 2000

Útafakstur, bílvelta. Erlendur ökumaður. Slysið varð á bundnu slitlagi. Ökumaður missti stjórn á bifreiðinni og fór útaf veginum. Bifreiðin valt og farþegi í framsæti fórst. Hann notaði bílbelti. Aldrei fékkst úr skorið hvað olli slysinu, en ökumaður bar við minnisleysi. Ummerki á vettvangi benda einungis til þess að bifreiðinni hafi verið sveigt til vinstri snögglega eftir að ökumaður var kominn í lausamöl á vegöxlinni hægra megin.

Banaslys á Austurlandsvegi, Háreksstaðarleið í ágúst 2002

Útafakstur, erlendur ökumaður. Í slysinu fórst kona sem *notaði ekki bílbelti*. Ökumaður var að aka á nýlegu, en föstu slitlagi, en í einni beygjunni var nýr kafli eða lagfæring sem var með lausu yfirborði. Þar missti ökumaðurinn stjórn á bifreiðinni og fór útaf.

Banaslys við Ekkjufell á Upphéraðsvegi í ágúst 2003

Útafakstur, erlendur ökumaður. Bifreiðin var á svokölluðum Upphéraðsvegi fyrir ofan Fellabæ/Egilsstaði. Vegurinn er malarvegur sem stendur til að leggja slitlag á. Vegavinnuskilti voru á íslensku og eitt hámarkshraðamerki (50 km/klst). Ökumaður bifreiðarinnar ók of hratt í beygju á veginum, náði ekki beygjunni og fór útaf og velti bifreiðinni. Kona sem var farþegi í aftursæti kastaðist út úr bifreiðinni, *hún var ekki í bílbelti*.

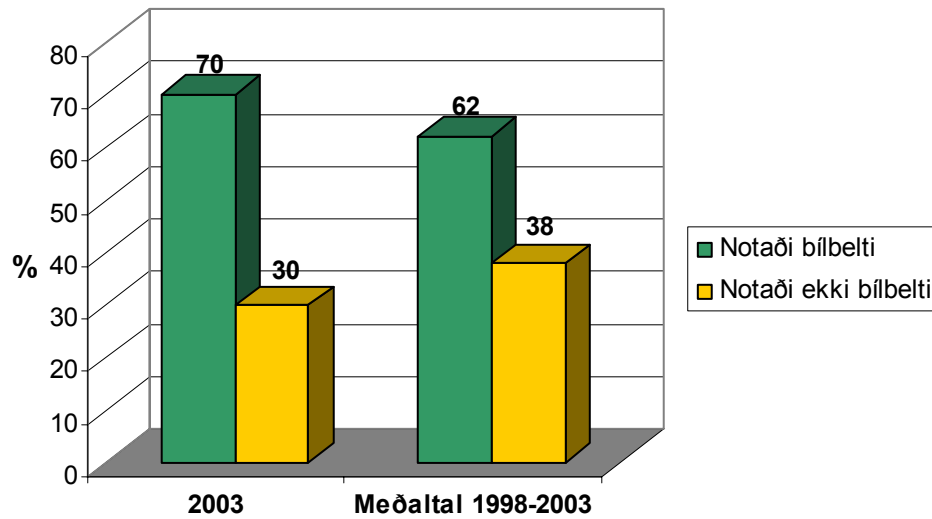
Þjóðvegur nr. 1 við Kvísker, Öræfasveit í ágúst 2003

Útafakstur, erlendur ökumaður. Ferðamennirnir voru á leiðinni í Jökulsárlón frá Kirkjubæjarklaustri. Vegurinn við Kvísker er nýlagður slitlagi. Ökumaður ók útaf og er talið að hann hafi sofnað við aksturinn. Kona, farþegi í aftursæti fórst í slysinu. *Hún var ekki í bílbelti.*

- **Til þess að fækka banaslysum í þessum flokki slysa þarf aðallega að beina áróðri að farþegum bifreiðanna og fá þá til að nota bílbelti. Umferðarstofa þarf áfram að halda uppi áróðri og dreifa fræðsluefni til bílaleiga um akstur á íslenskum vegum.**

Bílbeltanotkun

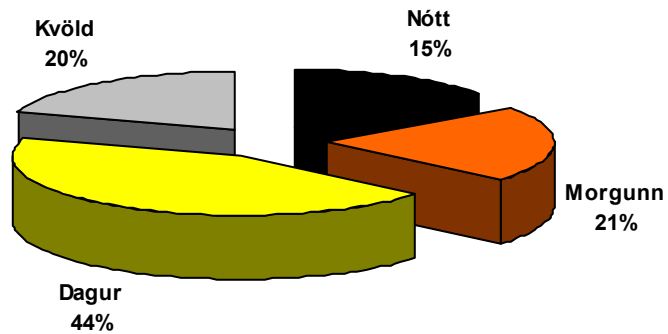
Af þeim ökumönnum og farþegum sem fórust í umferðarslysum árið 2003 notuðu 70% bílbelti en 30% gerðu það ekki. Árið 2003 telur Rannsóknarnefnd umferðarslysa líkur á að 4 hefðu lifað slys af hefðu þeir notað bílbelti.



Mynd 7. Bílbeltanotkun í banaslysum í umferðinni 1998-2003

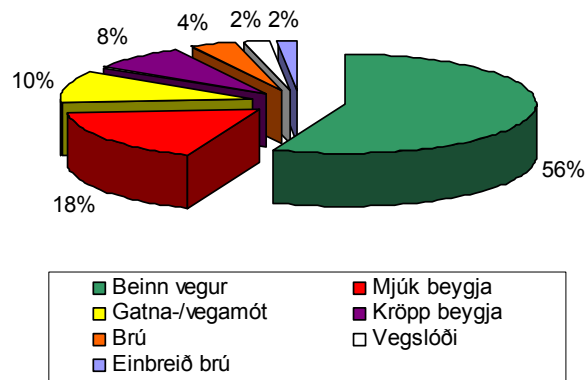
Tími og aðstæður banaslysa í umferðinni 1998-2003

- Flest banaslys verða við bestu aðstæður um miðjan dag (44%)



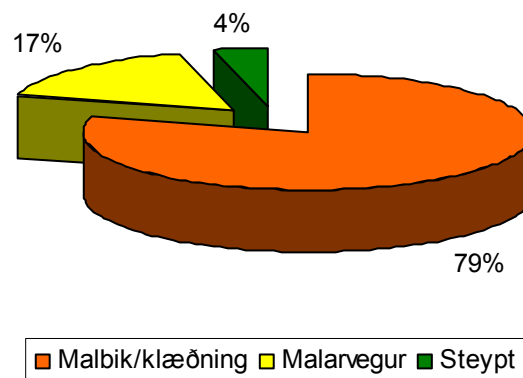
Mynd 8. Tími dags

- Á beinum vegi (56%)



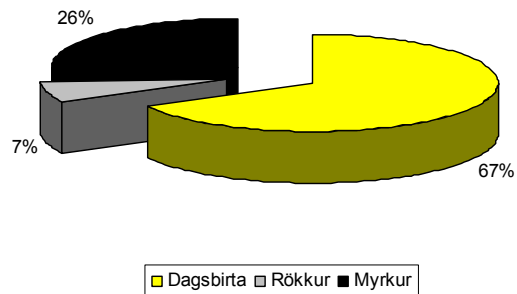
Mynd 9. Gerð veghluta/götu

- Þar sem yfirborð er malbikað/klætt (79%)



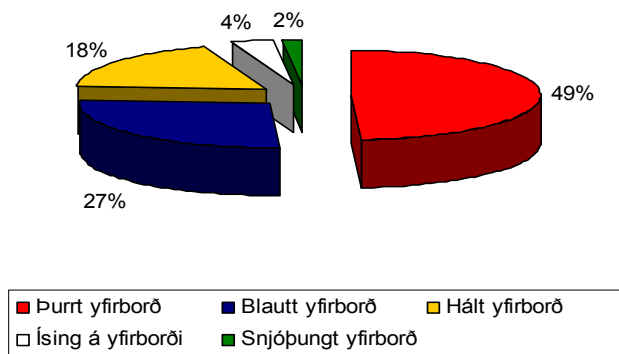
Mynd 10. Yfirborð vegar

✓ Þegar hjart er úti (67%)



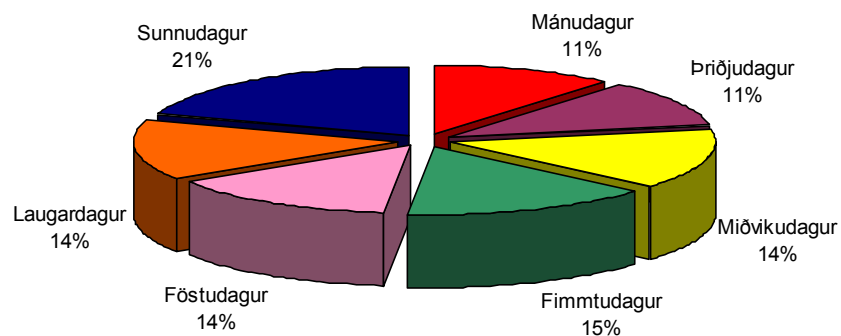
Mynd 11. Birta

➤ Færðin er góð og vegurinn þurr (49%)



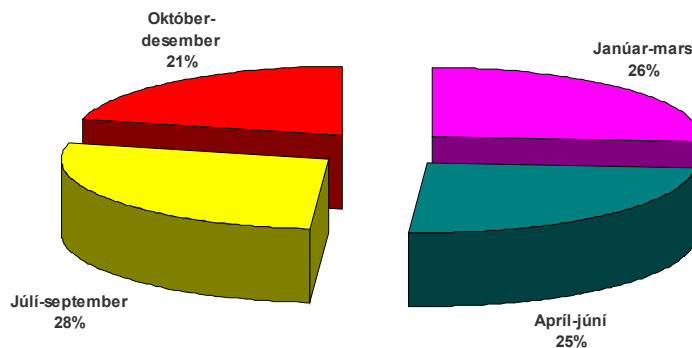
Mynd 12. Færð á vegi

➤ Flest banaslys verða á sunnugögum (21%)



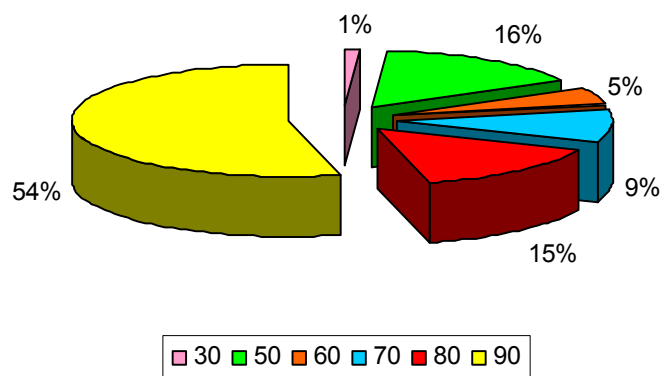
Mynd 13. Tími viku

- **Banaslys skiptast nokkuð jafnt eftir ársfjórðungum. Flest banaslys í umferðinni verða þó seinni hluta sumars (28%) og stendur ágústmánuður þar upp úr, en 17% banaslysa urðu í ágúst árin 1998-2003**



Mynd 14. Tími árs

- **Flest banaslysin verða í dreifbýli á vegum þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. (54%) og 80 km/klst (15%).**



Hámarkshraði

Mynd 15. Hámarkshraði á vegi

Orsakagreining



Orsakagreining banaslysa í umferðinni 2003

Orsök	Fjöldi
Hraðakstur	5
Ölvunarakstur	2
Undir áhrifum fíkniefna	1
Biðskylda ekki virt gagnvart gangandi vegfaranda	1
Biðskylda ekki virt	1
Ekið á vegöxl	1
Kappakstur	1
Aðgát ekki nægjanleg við að bakka	1
Óreyndur að ráða við ökutæki sem rennur til	1
Sofnar undir stýri	1
Útsýni dreifir athygli frá akstri	1
Veikindi	1
Hjólbarðar sprungu	1
Notaði ekki gönguljós/leið þó hana væri að finna innan 20m	1
Hálka á vegi	1
Samtals	20

Tafla. 1 Aðalorsakir banaslysa í umferðinni 2003

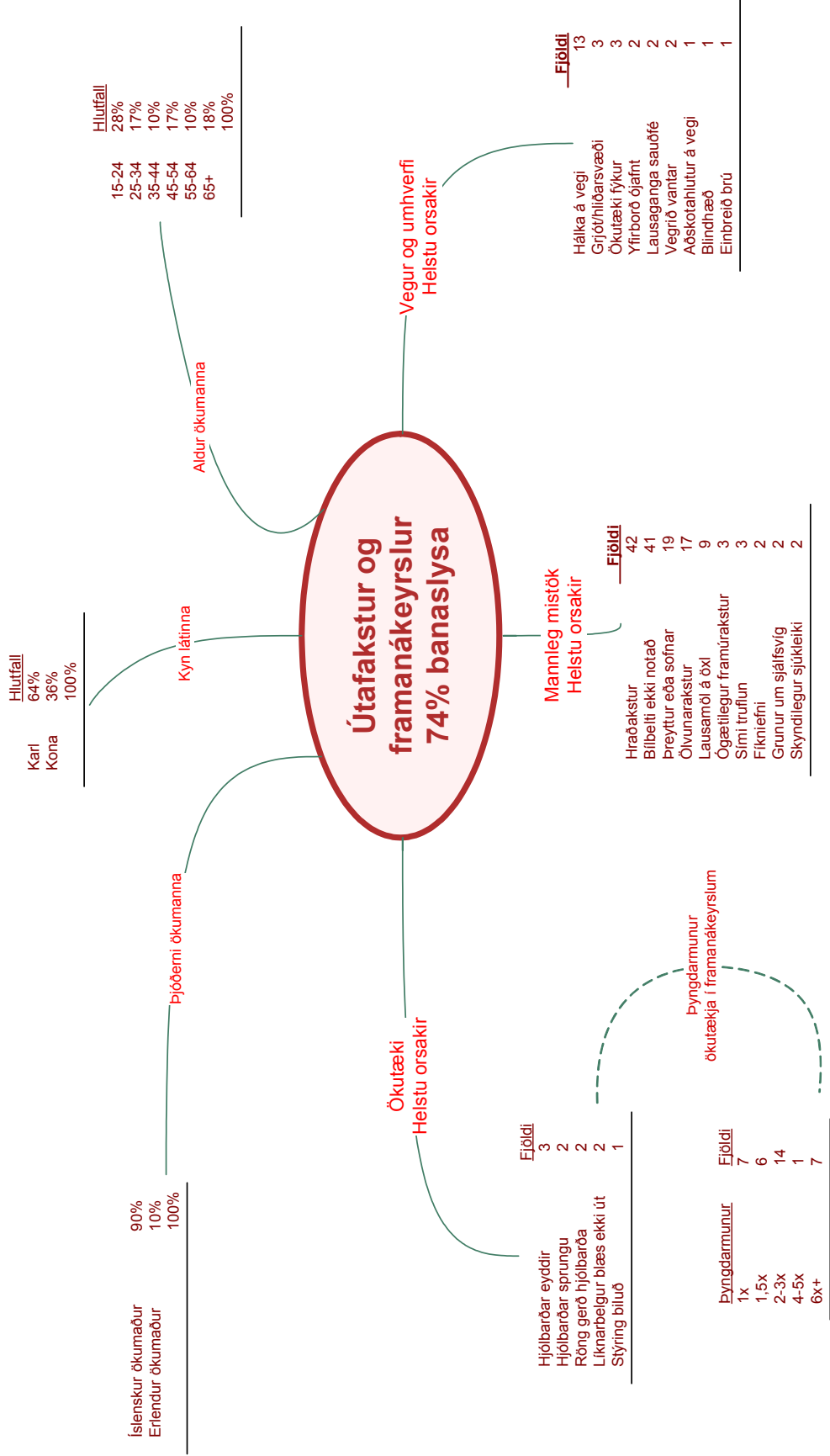
Í töflu 1 eru aðalorsakir banaslysa í umferðinni skv. greiningu Rannsóknarnefndar umferðarslysa árið 2003. Í 5 tilvikum taldi nefndin að um of hraðan akstur hefði verið að ræða í slysum og byggir mat sitt m.a. á hraðaútreikningum sem framkvæmdir voru eftir ummerkjum á vettvangi og skemmdum á ökutækjum. Í 2 slysum voru ökumenn undir áhrifum áfengis og í einu slysi var ökumaður undir áhrifum fíkniefna.

Nánari greining á orsökum slysa undanfarin ár kemur í kafla hér á eftir en segja má að eftir 6 ára vinnu sé komið að kaflaskilum. Orsakir og einkenni banaslysa eru svipuð ár eftir ár eins komið hefur verið að áður. Þó vert sé að fylgjast með þessum alvarlegustu slysum í umferðinni er nauðsynlegt fyrir rannsóknarnefndina að taka fleiri flokka slysa til umfjöllunar og koma ítarlegri niðurstöðum og úrbótartillögum á framfæri.

Orsakagreining banaslysa í umferðinni 1998-2003

Til þess að gefa betri heildarsýn á vinnu sína undanfarin ár hefur Rannsóknarnefnd umferðarslysa tekið saman helstu orsakir banaslysa í umferðinni 1998-2003 og skipt þeim eftir tegundum. Hugmyndin að baki þessu er að kortleggja helstu orsakir og benda á um leið hvar er mikilvægast að bera niður í forvarnarstarfi. Helstu orsakir banaslysa í umferðinni eru þær sömu milli ára, en þó eru ýmis sértæk atriði sem ber að hafa í huga. T.a.m. leiðir greining nefndarinnar í ljós að aðrir hópar vegfarenda lenda í slysum á gatnamótum og í slysum þar sem ekið er á gangandi vegfarendur, samanbrið við útafakstur og framanákeyrslur. Sértækar greiningar á umferðarslysum eftir tegund þeirra eru nauðsynlegar svo hægt sé að skerpa áherslur, þ.e.a.s. hvaða boðskap og forvörnum á að miðla til hvaða hópa. Hér á næstu síðum birtast helstu niðurstöður RNU, auk umræðu um hvert sé meginvandamál í hverjum flokki umferðarslysa.

Fyrst fer umræða um útafakstur og framanákeyrslur, en þau slys eru tekin saman hér í einum flokki, þar sem orsakir þeirra eru oft á tíðum svipaðar. Þetta eru algengustu tegundir banaslysa í umferðinni, alls 74%. Þá er fjallað um slys á gangandi vegfarendum (11% slysa), slys á gatnamótum (10%) og að lokum er fjallað um önnur slys sem nefndin hefur haft til rannsóknar. Það er von rannsóknarnefndarinnar að þessi kortlagning á banaslysunum og orsökum þeirra undanfarin 6 ár nýtist þeim sem að forvarnarstarfi koma, en segja má að hér sé á ferðinni einskonar uppgjör við nefndarinnar við þennan alvarlegasta flokk umferðarslysa.



Útafakstur og framanákeyrslur. Umræða og ábendingar

Aldur ökumanna:

➤ Ökugerði

Í gögnum rannsóknarnefndarinnar kemur fram að flestir ökumenn sem hlutdeild eiga að banaslysum eru á aldrinum 17-24 ára. Í mörgum slysum hefur nefndin skráð reynsluleysi ungra ökumanna og röng viðbrögð þegar ökutæki fer að renna til, ýmist sem meðverkandi þátt eða meginorsök slyss. Í aðgerðaráætlun samgönguráðuneytisins er kveðið á um að komið verði á fót ökugerði fyrir unga ökumenn og telur rannsóknarnefndin að slíkt æfingasvæði hefði mikið gildi í forvarnarstarfinu. Þó telur nefndin að varast beri að ætla að „kenna“ öikumönnum að aka í hálfu eða lausamöl. Slík ýtir undir að öikumenn ofmeti hæfni sína. Í rannsókn á kennslutækni í ökugerðum ályktaði Gregersen (1996) að kennslan yki hæfni ungra ökumanna og gerði þá öruggari ef meginþemað í þjálfuninni væri *aðvörun*, ekki kennsla í að takast á við hættur.

Þjóðerni ökumanna:

➤ Áhersla á bílbeltanotkun farþega hjá erlendum ferðamönnum

Um 10% þeirra sem farast í umferðarslysum á Íslandi eru erlendir ríkisborgarar, og ákveðið hlutfall þeirra eru erlendir ferðamenn. Slys erlendra ferðamanna eru mjög svipuð sem fyrir segir. Oftast er um að ræða útafakstur og bílveltur, en orsakir slysanna reynsluleysi í akstri á íslenskum vegum, röng viðbrögð þegar bifreið rennur til, of hraður akstur í lausamöl o.s.frv. Fjórir af þeim fimm erlendu ferðamönnum sem fórust voru konur, farþegar í aftursætum bifreiða sem ekki notuðu bílbelti. Umferðarstofa og bílaleigur þurfa að leggja allt kapp á að fræða ferðamenn sem leigja bifreiðir og brýna sérstaklega fyrir þeim að nota bílbelti.

Ökutæki

➤ Dekkjabúnaður

Þó að þættir tengdir ökutækjum og bilanir í búnaði ökutækja séu sjaldan meginorsakir slysa hefur rannsóknarnefndin einkum orðið vör við lélega hjólbarða sem þátt í slysum, ýmist almennt eða miðað við aðstæður. Aðstæður til aksturs á Íslandi geta verið erfiðar og valda því m.a. malarvegir, veður og færð. Þess vegna er afar mikilvægt að öikumenn gæti að hjólbörðum og trassi ekki að skipta þegar þeir eru orðnir slitnir. Þá er mat nefndarinnar að það dýptarviðmið í mm sem lýst er í skoðunarhandbókum sé of lágt og gera þurfi meiri kröfur til mynsturdýptar hjólbarða.



Vegur og umhverfi

➤ Vegrið, fláar og bætt umhverfi vega

Hönnun vega og umhverfi skiptir miklu máli. Oft er tilviljun háð hversu mikil meiðsli verða á fólki í bifreiðum við útafakstur, og getur það farið eftir því hvernig umhverfi vegar er háttað. Vegaxlir, fláar og fyrirstaða þar um kring, s.s. grjót, skurðir og ljósastaurar geta haft afdrifarík áhrif og því mikilvægt að huga sérstaklega að slíku í umhverfi veganna. Rannsóknarnefndin byggir hér m.a. á skýrslu sem nefndin vann þar sem greind voru nærri í 200 tilvik útafaksturs sem urðu árin 2000 og 2001. Þá er mikilvægt að huga betur að vegriðum við brýr og vötn, en nokkur banaslys hafa orðið á undanförunum árum þar sem bifreiðir hafa hafnað í vatni og ökumenn eða farþegar druknað.

➤ Slys í vetrarfærð

Hálka á vegi er algengasta orsök banslysa í umferðinni, sem rannsóknarnefndin hefur skráð og tengist vegum. Deila má um hvort hálka sem slík, eða hæfni ökumanna til að aka í hálku sé orsök slyss, en a.m.k ljóst að mörg slys verða við þessar aðstæður. Ökumenn haga ekki akstri í samræmi við aðstæður þegar hálka er, þeir aka veginn of hratt og eru alls óbúnir að hægja á sér, s.s. í beygjum, þegar mæta þarf bifreiðum, hægja á sér við vegamót o.s.frv. Ýmis úrræði eru til gegn þessum slysum, s.s. auknar hálkuvarnir, áróður og fræðsla, en meginmáli skiptir að fá ökumenn til þess að aka hægar á veturna. Í því samhengi telur rannsóknarnefndin vert að skoða þann kost að lækka hámarkshraða á vegunum á veturna en það er gert í sumum nágrennlöndum okkar s.s. í Finnlandi og Svíþjóð og hefur gefið góða raun. Þessi aðgerð tengist umræðu um leiðbeinandi hraða á vegum, en markmiðið með hvoru tveggja er að veita betri upplýsingar um hvernig eigi að haga akstri eftir aðstæðum á vegum. Því fer fjarri að allir ökumenn geri það, hversu sem slíkt er auglýst í áróðri og auglýsingum. Lækkun hámarkshraða á veturna og leiðbeinandi hraði á vegum er aðgerð. Rannsóknir

hafa sýnt að í umferðaröryggisstarfi skiptir máli að áróður og aðgerðir fari saman til þess að árangur náist.

➤ Aðgreining umferðar úr gagnstæðum áttum

Rannsóknarnefndin hefur áður bent á að framanákeyrslur eru algengastar í nágrenni Reykjavíkur. Um 70% framanákeyrslna verða í 50 km rás við Reykjavík á Suðurlandsvegi, Vesturlandsvegi og Reykjanesbraut þar sem nauðsynlegt er að aðgreina umferð úr gagnstæðum áttum með leiðara og koma þannig í veg fyrir framanákeyrslur. Nú þegar hefur umferð úr gangstæðum áttum verið aðgreind á hluta Reykjanesbrautar og er mikilvægt að halda þeirri vinnu áfram, bæði á Reykjanesbraut, og á hinum vegunum, Suðurlandsvegi og Vesturlandsvegi.

➤ Þyngdarmunur ökutækja í árekstrum

Samkvæmt tölfræði rannsóknarnefndarinnar er þyngdarmunur ökutækja í árekstrum áberandi þáttur. Árekstrar jeppa og fólksbifreiða (þyngdarmunur 2-3x) eru algengir í banaslysum, en einnig árekstrar jeppa og fólksbifreiða við stærri ökutæki, s.s. flutningabifreiðir (þyngdarmunur 6x eða meiri). Í ljósi aukinna landflutninga yfir þessi staðreynd enn frekar á að umferð úr gagnstæðum áttum á umferðarmestu vegunum verði aðgreind.

➤ Leiðbeinandi hraði

Hraðamerkingar á vegum miðast í dag við hámarkshraða við bestu aðstæður hverju sinni. Þó eru ýmsir staðir í þjóðvegakerfinu, þar sem ógerlegt eða hættulegt er að aka svo hratt. Þeir eru oftast ekki hraðamerktir sérstaklega.

Í gögnum rannsóknarnefndarinnar er að finna fjölmörg dæmi um slys, þar sem í hlut áttu vegfarendur sem voru ókunnugir aðstæðum og höguðu akstri eftir því, óku of hratt. Þetta vandamál einskorðast ekki við erlenda ferðamenn, heldur ökumenn almennt, sem eru ókunnugir vegum sem þeir aka á. Krappar beygjur eru sérstaklega hættulegar og hefur rannsóknarnefndin alls skráð 17 banaslys þar sem of hraður akstur í beygju er meginorsök.

Rannsóknarnefndin telur fulla ástæðu til að skoða hvort merkja skuli erfiða vegkafla, svo sem krappar beygjur, blindhæðir, brýr, vegamót og þrengsli með leiðbeinandi hraða. Byrja mætti á kröppum beygjum. Þá myndi Vegagerðin meta tiltekna vegkafla og merkja með leiðbeinandi hraðamerkjum eftir því sem tók eru á. Slíkar merkingar yrðu einungis leiðbeinandi og hrein viðbót við önnur umferðarmerki, vegfarendum til góðs. Þau yrðu í öðrum lit til aðgreiningar frá skiltum með leyfilegum hámarkshraða. Þá má segja að fjölgun skilta með „heilbrigðum“ hraðatölum minni vegfarendur á að aka hægar og eftir aðstæðum hverju sinni. Þetta hefur gefist vel í ýmsum löndum, t.d. Bandaríkjunum, Kanada, Ástralíu og Nýja Sjálandi, en í þessum löndum er einmitt mikið um langa og tiltölulega fáfarna þjóðvegi í dreifbýli.



Mannleg mistök

- Hraðakstur, ölvunarakstur, notkun bílbelta, svefn og þreyta

Yfirleitt liggja sömu mannlegu mistökin að baki útafakstri og framanákeyrslum. Hraðakstur, bílbelti eru ekki notuð, ölvunarakstur, svefn og þreyta eru þeir þættir sem verður að takast á við í áróðri, löggæslu og öðrum ráðstöfunum til þess að fækka þessum umferðarslysum. Rannsóknarnefnd umferðarslysa telur að 20% þeirra sem fórust í þessum umferðarslysum árin 1998-2003 hefðu lifað slysin af, hefðu þeir notað bílbelti.

Skoða þarf hvort hægt sé að auka eftirlit með ökumönnum til að sporna við hraðakstri með því að láta búnað í bifreiðir, einskonar svarta kassa. Slíkur búnaður er til á Íslandi og hafa tilraunir sem fram hafa farið gefið góða raun. Margir hafa ljáð máls á því að þessi búnaður ætti heima í einkabifreiðum og tekur rannsóknarnefndin undir sjónarmið þeirra sem vilja opna þá umræðu.



Þá dregur löggæsla úr hraðakstri, auk þess sem nærvera lögreglu minnir ökumenn á að fylgja umferðarlögunum, spenna bílbelti, aka ekki ölvaðir o.s.frv. Í rannsókn sem gerð var á áhrifum löggæslu á umferðarhraða sumarið 2003 kom m.a. í ljós að eftirlit lögreglu hafði veruleg áhrif á hraðakstur, bæði meðalhraða og óhóflegann hraðakstur (Áhrif löggæslu á umferðarhraða, 2003).

	Hjólíð staðsett á umferðargreininum		Hjólíð staðsett 500 metra frá umferðargreininum		Hjólíð staðsett 1000 metra frá umferðargreininum	
	Löggæsla	Engin löggæsla	Löggæsla	Engin löggæsla	Löggæsla	Engin löggæsla
Mesti hraði	98	199	104	162	104	135
75% hraði	81	90	87	93	90	93
50% hraði	77	85	81	87	85	88
25% hraði	73	79	77	81	79	81

Tafla 2. Áhrif kyrrstæðs lögreglubífhjóls á umferðarhraða á Geithálsi. Hámarkshraði á Geithálsi er 80 km/klst.

Leggja þarf áherslu á hversu alvarlegt vandamál þreyta er í akstri. Mörg banaslys má rekja til þess að ökumenn sofna við akstur og fara ýmist út af veginum eða framan á aðrar bifreiðir. Ökumaður sem er þreyttur, slappur og sljór, eða undir áhrifum áfengis og lyfja, er ekki einungis hættulegur sjálfum sér, heldur líka öðrum vegfarendum eins og dæmin hafa sýnt.

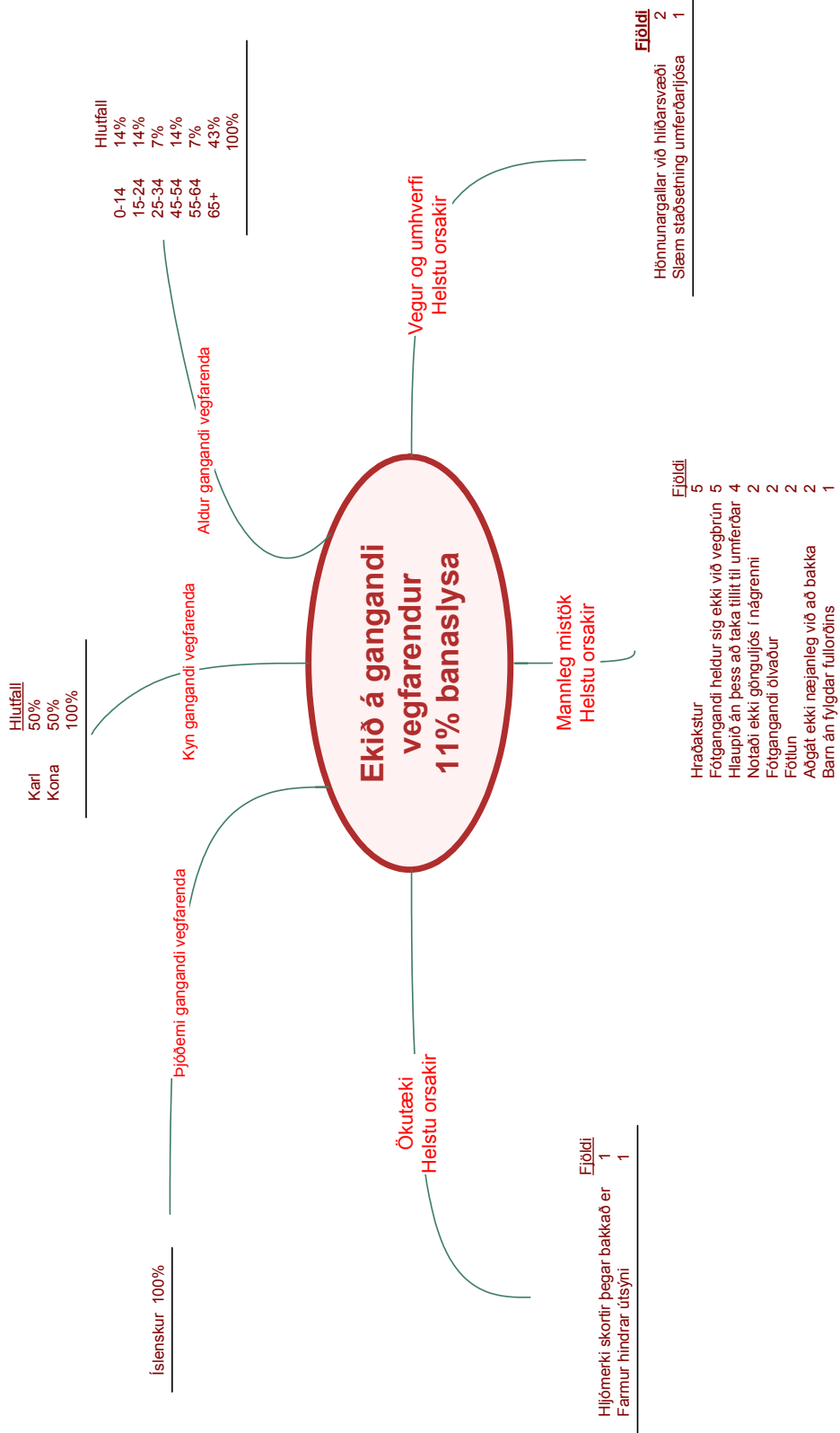
➤ Akstur á vegöxl, notkun viðvörðunarljósa- og þríhyrninga

Að mati Rannsóknarnefndar umferðarslysa er nauðsynlegt að upplýsa almenning um hvernig eigi að nota vegaxlir. Á nokkrum vegum í nágrenni höfuðborgarsvæðisins eru breiðar vegaxlir sem rúma ökutæki. Vegaxlirnar hafa verið notaðar í ýmsum tilgangi af vegfarendum, m.a. hafa hægfara ökutæki vikið út á vegöxlina á ferð til að hleypa öðrum fram úr, en jafnframt þekkist að sumir ökumenn nota vegöxlina til að fara framúr öðrum bifreiðum og fara þá hægra megin við bifreiðirnar, en það er stranglega bannað.

Árið 2003 varð eitt banaslys í umferðinni þar sem vegöxl var notuð til að hleypa umferð framúr.

Minnt skal á að vegaxlir eru til annarra nota ætlaðar, svo sem að leggja ökutækjum í neyð vegna bilana eða eldsneytisleysis. Þá hægja menn á sér, aka útaf og kveikja neyðarljós og setja upp neyðarþríhyrning til að gera öðrum vegfarendum viðvart um að ökutækið sé kyrrstætt. Notkun viðvörðunarljósa og neyðarþríhyrninga er verulega ábótavant á Íslandi, en víða erlendis hafa ökumenn tileinkað sér notkun þessa búnaðar með viðeigandi hætti.

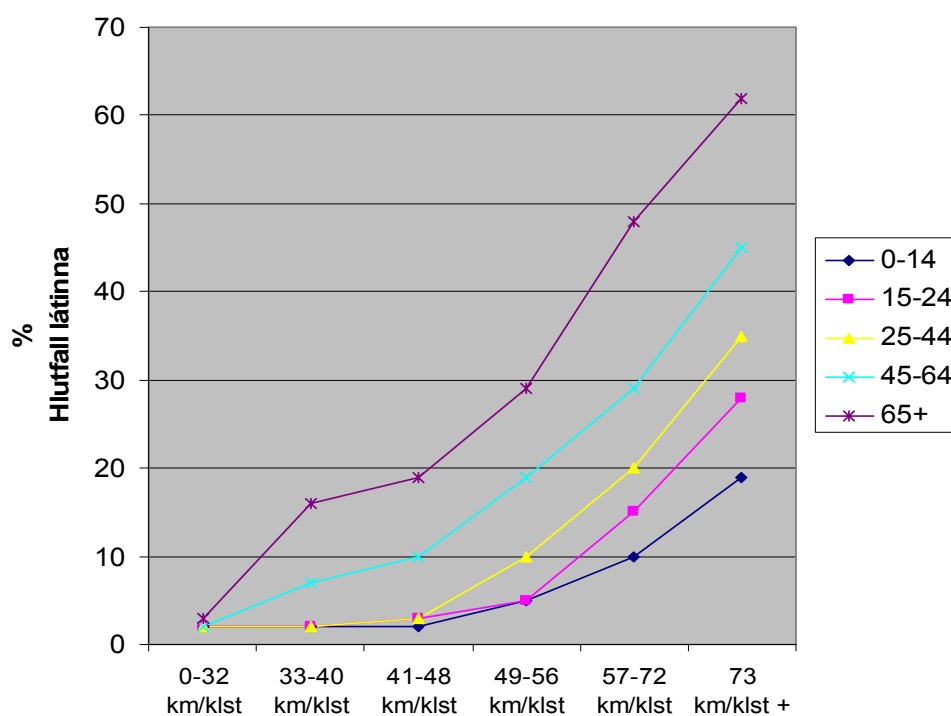
Mikilvægt er að þær stofnanir sem veita upplýsingar til vegfarenda í umferðinni séu samstíga í upplýsingagjöf til handa vegfarendum. Misbrestur hefur orðið á að Umferðarstofa og Vegagerðin veiti samræmdar upplýsingar um notkun vegaxla. Rannsóknarnefnd umferðarslysa beinir þeim tilmælum til Vegagerðarinnar og Umferðarstofu að hafa nánara samráð í þessum efnum



Ekið á gangandi vegfarendur Umræða og ábendingar

- Aldur gangandi vegfarenda. Áframhaldandi fræðsla til yngri vegfarenda – auka þarf fræðslu meðal eldri vegfarenda

Þegar litið er á aldursdreifingu gangandi vegfarenda sem látist hafa í umferðarslysum undanfarin ár kemur í ljós að aðallega eru hér á ferðinni ungir vegfarendur, börn á aldrinum 0-14 ára og eldri vegfarendur, 65 ára og eldri. Markviss umferðarfræðsla hefur farið fram meðal ungra vegfarenda um langt skeið, en minna hefur verið um áróður gagnvart eldri vegfarendum og telur rannsóknarnefndin nauðsynlegt að auka fræðslu þar og umfjöllun um slys, bæði er varðar umferðaröryggi gangandi vegfarenda og vegna umferðarslysa á gatnamótum sem fjallað er um síðar í skýrslunni og tengjast einnig eldri vegfarendum. Rannsóknir hafa sýnt að rosknir vegfarendur (65 ára og eldri) „þola“ mun minni hraða við ákeyrslu og eru fimm sinnum líklegri til að farast en þeir sem yngri eru (mynd 16).



Mynd 16. Gangandi vegfarendur, hraði ökutækja, aldur vegfarenda og lífslíkur.
Heimild: Literature Review on Vehicle Travel Speeds and Pedestrian Injuries NHTSA (1999).

- Mannleg mistök. Réttindi gangandi vegfarenda

Við greiningu slysa á gangandi vegfarendum vaknar oft sú spurning hvor beri ábyrgðina, ökumaður eða hinn gangandi vegfarandi. Orsakir slysa má oft rekja til aðgæsluleysis beggja, ökumenn aka of hratt við staði þar sem búast má við umferð gangandi vegfarenda, en einnig er algengt að gangandi vegfarendur fari yfir umferðargötur á stöðum þar sem ekki er gert ráð fyrir slíku. Greining nefndarinnar leiðir þetta í ljós. Rannsóknarnefndin telur rétt að auka umræðu um aðgæslu gagnvart gangandi vegfarendum, óháð því hver á umferðarrétt. Viða erlendis tíðkast mun meiri

tillitsemi gagnvart gangandi vegfarendum og hjólreiðafólki en hér á landi og er slíkt til fyrirmyndar.

Hraði ökutækja skiptir meginmáli um meiðsli sem verða á gangandi vegfarendum. Á undanförunum árum hefur farið fram vinna á höfuðborgarsvæðinu sem miðar að því að aðgreina umferð bifreiða og gangandi vegfarenda og lækka hámarkshraða í íbúðahverfum. Þessum aðgerðum ber að hampa enda byggja þær á hugmyndafræði um þann hraða sem rannsóknir hafa sýnt að mannslíkaminn þoli við ákeyrslu (sjá mynd 16). Í nýjustu skýrslu Umferðarstofu um umferðarslys á Íslandi 2002 er að finna vísbendingar um að árangur hafi náðst og alvarlegum slysum á gangandi vegfarendum og hjólreiðafólki í þéttbýli fækkað.

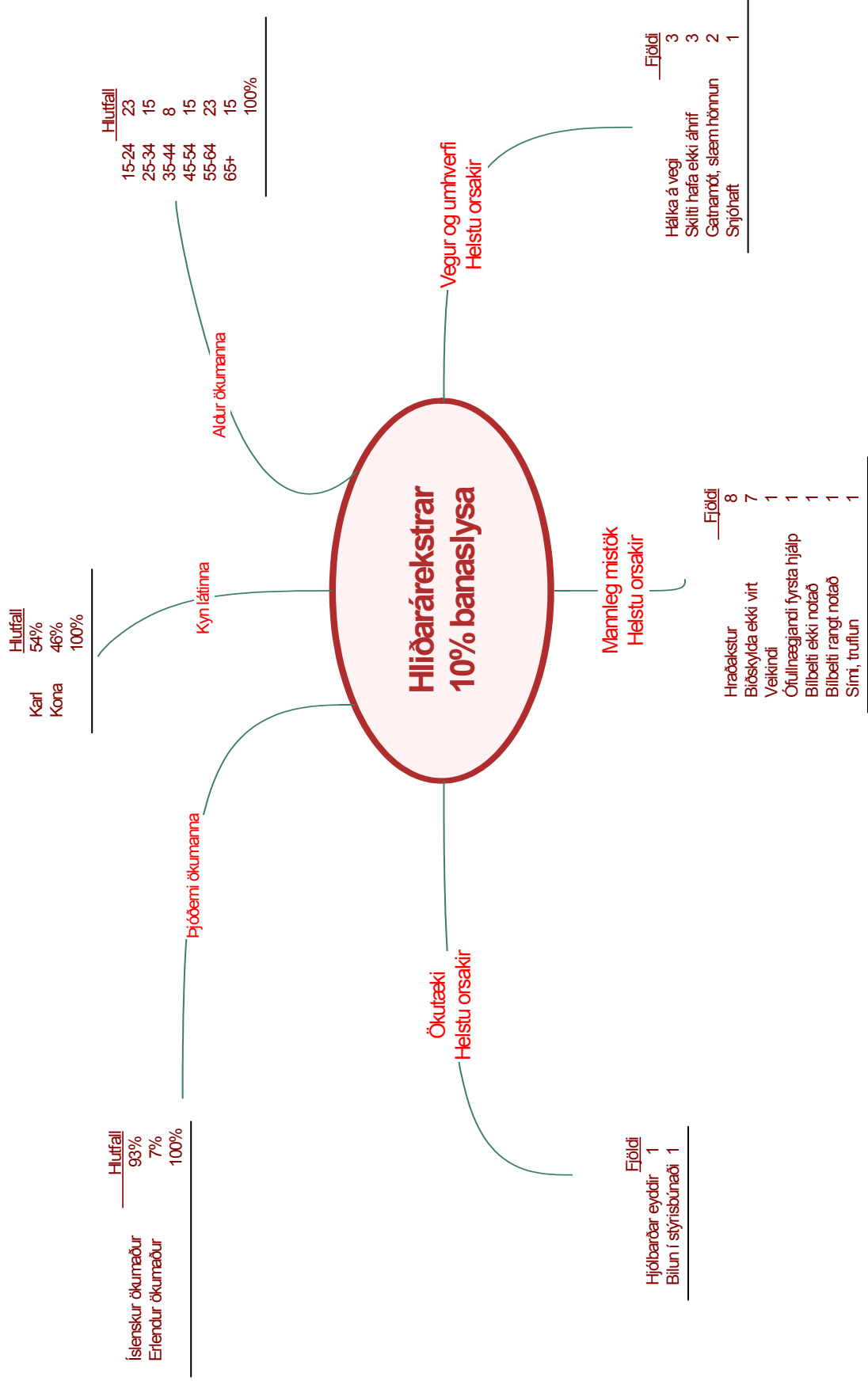


➤ Ökutæki. Speglar, hljóðmerki og útsýni ökumanna

Rannsóknarnefndin hefur haft til skoðunar þrjú slys þar sem gangandi vegfarendur hafa orðið fyrir stórum ökutækjum. Í einu þessara slysa vantaði hljóðmerki á bifreiðina (þegar bakkað var) og í öðru voru speglar ónýtir og útsýni bílstjóra ekki gott. Brýna verður fyrir stjórnendum stórra ökutækja að gæta að útsýni, og hafa spegla og hljóðmerki í lagi en þessi ábending á einnig við um bílstjóra fólksbifreiða þar sem nefndin telur að í a.m.k. einu banaslysi, þar sem bakkað var á gangandi vegfarenda hafi farmur hindrað útsýni um afturrúðu fólksbifreiðar.

➤ Vegur og umhverfi. Skýrar leiðir og gangbrautir

Veghaldarar í bæjum þurfa að vera sérstaklega á varðbergi gagnvart hönnun göngustíga og gangbrauta í og við umferðarpungar götur. Illa merktar gangbrautir og óljósar leiðir skapa hættu á umferðarslysum. Rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur dæmi um slys þar sem þetta á við þó að mikið hafi verið unnið að undanförunni við lagfæringar á þessum hlutum eins og áður hefur komið fram.



Hliðarárekstrar Umræða og ábendingar

- Bið- og stöðvunarskylda ekki virt. Samspil viðbragðsflýtis, sjónar og merkinga á vega- og gatnamótum.

Slys á vega- og gatnamótum eru alltof tíð. Þau eru tæpur fimmtungur allra slysa á þjóðvegum í dreifbýli hér á landi og yfir helmingur umferðarslysa á gatnakerfi í þéttbýli. Þó alvarleiki sé heldur minni en í slysum á veg- eða götuköflum, sem stafar af m.a. af minni meiðslahættu í aftanákeyrslum, þá eru hliðarárekstrar oft alvarlegir.

Orsakir hliðarárekstra eru ýmsar. Má þar nefna ýmsa mannlega þætti, svo sem aldur, skort á einbeitingu, þreytu og vanmat aðstæðna, en einnig veg og umhverfi. Aðalorsakir slysa má flestar rekja til þess að ökumenn virða ekki bið- eða stöðvunarskyldu, en einnig kemur hraðakstur við sögu. Hliðarárekstrar á vega- og gatnamótum eru frábrugðnir flestum öðrum slysum, hvað aldur ökumanna varðar, sökum þess að flestir eru þeir eldri en 45 ára. Nauðsynlegt er að vekja ökumenn á miðjum aldri (og þá sem eldri eru) til umhugsunar um þessa staðreynd, en skýringa er að leita í minni viðbragðsflýti, verri sjón og að ökumenn misreikna hraða annarra ökutækja eða sjá þau einfaldlega ekki.

Skilti og yfirborðsmerkingar á vega- og gatnamótum skipta hér einnig miklu máli, en forgangur verður að vera skýr og sýnilegur. Á vegamótum á þjóðvegum blandast saman umferð nánast kyrrstæðra ökutækja, sem ekið er inn á vegina, og umferð á 90-110 km hraða og jafnvel meira, sem ekið er eftir vegunum. Þetta er afar óheppileg blanda og afdrifaríkt ef ökumenn, sem ætla inn á vegina frá tengingum, misreikna hraða. Hvað skilti og yfirborðsmerkingar snertir er ljóst að víða má bæta verulega úr. Skilti þurfa að vera skýr og sýnileg. Þá þurfa bið- og stöðvunarskyldumerki helst að vera beggja megin við aðkomuveg. Tryggja þarf sjónlengdir við vega- og gatnamót og forðast staðsetningar í beygjum og blindhæðum. Laga þarf svæðið í kring, ef menn skyldu lenda utan vegar og vega- eða gatnamótin sjálf skulu vera á því sem næst jafnsléttu. Auk þess má hugleiða hvort ekki þurfi að vera stöðvunarskylda á öllum helstu vegamótum við þjóðveg nr. 1.



Önnur slys Umræða og ábendingar

➤ **Bifhjóla- og vélsleðaslys**

Rannsóknarnefndin hefur greint nokkur slys í öðrum flokkum, en þó í minna mæli en þeim helstu sem áður er fjallað um. Helst er þar að nefna bifhjólaslys og vélsleðaslys, en um síðarnefnda flokkinn hefur nefndin ekki fjalað áður.

Vélsleðaslys

Síðan rannsóknarnefndin hóf störf hafa á hverju ári hafa orðið 1-2 banaslys er varða vélsleða. Erfiðleikum er bundið að greina þessi tilvik þar sem önnur lögmál gilda um þau en umferðarslys á vegum. Nægir að nefna að slysavettvangur er oftast utan vega þar sem engar umferðarreglur gilda. Engu að síður er nauðsynlegt að skoða þessi tilvik og telur rannsóknarnefndin að til þess þurfi samvinnu nokkurra lykilaðila. Því leggur nefndin til að samgönguráðherra hafi frumkvæði að því að skipa vinnuhóp sem að gætu komið fulltrúar slysavarnarfélaganna, akstursíþróttamanna sem stunda vélsleðaakstur og aðila úr ferðamannaiðnaðinum sem skipuleggja vélsleðaferðir um hálendi og jökla. Markmið vinnuhópsins yrði að skila tillögum að öruggari akstri vélsleða og koma niðurstöðum á framfæri innan raða vélsleðafólks.

Bifhjólaslys

Rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur átt gott samstarf við Bifhjólasamtök Lýðveldisins við rannsóknir á alvarlegum bifhjólaslysum og m.a. unnið skýrslur þar að lútandi. Bifhjólasamtökin hafa lagt mikla áherslu á helstu þætti tengda slysum í áróðri sínum, s.s. um notkun öryggisbúnaðar, slys á gatnamótum, sýnileika bifhjólamanna og hraðakstur. Allt eru þetta þættir sem komið hafa við sögu í banaslysum sem nefndin hefur rannsakað. Meðal helstu verkefna sem vinna þarf að varðandi bifhjól er að skilgreina hvað er öryggisbúnaður bifhjólafólks (t.d. öryggishjálmur), auka vitund bifhjólafólks fyrir öruggum akstri og auka vitund og tillitssemi annarra vegfarenda í garð bifhjólafólks. Þá vantar tilfinnanlega æfingaaksturs- og keppnissvæði fyrir bifhjól.

Erindi vegna banaslysa í umferðinni 2003

<i>Viðtakandi</i>	<i>Efni</i>	<i>Viðbrögð</i>
Dómsmálaráðuneytið	Athygli ráðuneytisins vakin á því að í einu slysi sem nefndin rannsakaði voru reglur um reynsluakstur bifreiða þverbrotnar.	Ekki var óskað sérstakra viðbragða vegna bréfsins – hér var um almenna ábendingu að ræða.
Ríkissaksóknari	Athygli ríkissaksóknara vakin á því að rannsóknir sem sendar eru milli lögsagnarumdæma dragast oft úr hófi og skortir oftast heildarmynd í þær.	Í bréfi til lögreglustjóra óskaði ríkissaksóknari þess að lögreglustjórar huguðu að meðferð þessara mála sérstaklega og skilvirkni rannsókna með hliðsjón af erindi RNU.
Dómsmálaráðuneytið	Að mati Rannsóknarnefndar umferðarslysa er of algengt að ökutæki séu ekki færð til reglubundinnar skoðunar á Íslandi. Þáttur lögreglu í því sambandi virðist þarfnast skoðunar.	Ekki var óskað sérstakra viðbragða vegna bréfsins – hér var um almenna ábendingu að ræða.

Heimildir

„Breytum þessu!“ Aðgerðaráætlun samgönguráðuneytisins í 10 liðum. Birt sumarið 2004.

Eiríkur Hreinn Helgason og Ágúst Mogensen, (2003). *Áhrif umferðareftirlits á umferðarhraða. Niðurstöður mælinga á umferðargreinunum við Geitháls og Hellisheiði í júlí 2003*. RANNUM verkefni nr. 118945

Gregersen, N.P., (1996). *Young drivers' overestimation of their own skill – An experiment on the relation between training strategy and skill*. VTI report nr. 258. Swedish National Road and Transport Research Institute.

Literature Review on Vehicle Travel Speeds and Pedestrian Injuries. National Highway Traffic Safety Administration. October 1999. Final Report

Útafakstur í dreifbýli. Reykjavík, 2002. Rannsóknarnefnd umferðarslysa. Höf.: Ágúst Mogensen

Skýrsla um umferðarslys á Íslandi 2002 (2003). Reykjavík: Umferðarstofa

Áhættuhegðun ungra ökumanna

Niðurstöður rannsóknar meðal framhaldsskólanema á Íslandi



RANNSÓKNIR & GREINING

Centre for Social Research and Analysis

Laugavegi 58b – 101 Reykjavík

sími 535 3800 – netfang rannsoknir@rannsoknir.is

Unnið fyrir:

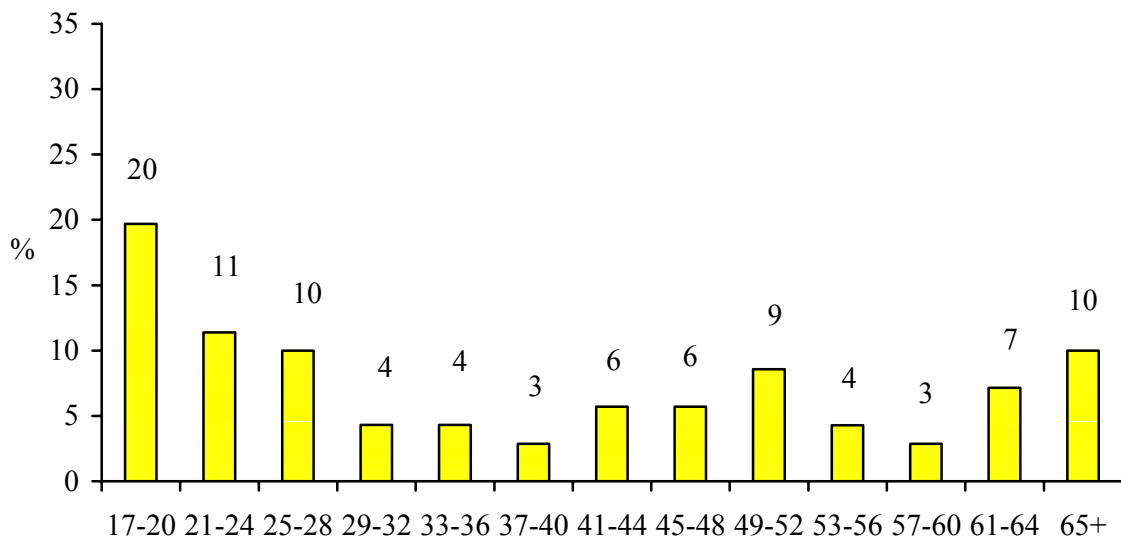
Rannsóknarnefnd umferðarslysa

© 2004 Rannsóknir & greining ehf

Rit þetta má ekki afrita með nokkrum hætti, svo sem með ljósmyndun, prentun, hljóðritun eða á sambærilegan hátt, að hluta eða í heild, án skriflegs leyfis Rannsóknna & greiningar ehf.

Inngangur

Aksturshættir ungra ökumanna hafa verið ofarlega í huga þeirra sem sinna umferðaröryggismálum á Íslandi um alllangt skeið. Ástæðu þess má rekja til hlutfallslega hárrar slysatíðni meðal ungra ökumanna. Í árskýrslu *Rannsóknarnefndar umferðarslysa* (2001) kemur fram að dánartíðni 17-20 ára gamalla ökumanna í umferðarslysum er töluvert hærri en annarra aldurshópa.



Mynd 1. Aldursskipting ökumanna í umferðarslysum, meðaltal fyrir árin 1998-2000.

Mynd 1 sýnir að 20% ökumanna sem áttu aðild að banaslysum í umferðinni 1998-2000 voru á aldrinum 17-20 ára. Til samanburðar má nefna að dánartíðni ökumanna í næststærsta aldurshópnum (21-24 ára) er að meðaltali um 11% eða næstum því helmingi lægri en dánartíðni í 17-20 ára hópnum. Þar af eru karlmenn í miklum meirihluta eða tæplega 65 af hundraði. Af þessum sökum mun umræðan í köflunum hér á eftir miðast við ungt fólk á þessu aldursbili eða á aldrinum 17-19 ára.

Tengsl aldurs og umferðaróhappa eru ekki einungis að finna í íslensku samfélagi. Samkvæmt alþjóðlegum gagnabanka um umferðarslys í Evrópu (*The International Road Accident Traffic Data*, IRTAD) er meðaldánartíðni ökumanna á aldrinum 18-24 ára 37,24 á hverja 100.000 íbúa (Twisk, 1995). Til samanburðar má geta þess að meðaldánartíðni ökumanna á aldrinum 25-64 ára er miklu lægri eða 7,7 einstaklingar á hverja 100.000 íbúa. Ef reiknuð er slysatíðni miðað við hlutdeild aldurshópa í umferðinni kemur í ljós að yngri ökumenn eru þrisvar til átta sinnum líklegri til þess að lenda í umferðaróhöppum en þeir sem eldri eru (sama heimild). Rannsóknir hafa sýnt að aukinni reynslu í umferðinni fylgir lægri

óhappatiðni. Það kemur ekki á óvart að ökumaður sem hefur mikla reynslu af akstri er betur í stakk búinn til þess að bregðast við aðsteðjandi hættum og er síður hættara við að lenda í umferðaróhappi. Hið sama á við um þroska. Auknum þroska og/eða hærri aldri einstaklinga fylgir að auki minni tilhneiging til þess að sækja í áhættusama iðkun s.s. hraðakstur og ölvunarakstur (Gregersen og Berg, 1994).

Í rannsóknnum á umferðarslysum kemur ítrekað fram að orsaka umferðarslysa er einkum að leita hjá ökumönnum sjálfum. Í fyrrnefndri skýrslu *Rannsóknarnefndar Umferðarslysa* (2001) segir að mannleg mistök og/eða hugsunarleysi séu aðalorsakir umferðarslysa.

Tafla 1. Aðalorsakir banaslysa í umferðinni á árunum 1998-2000.

Aðalorsök	1998-2000 (tíðni)
<u>Bílbelti ekki notuð</u>	<u>16</u>
<u>Ölvun</u>	<u>12</u>
<u>Of hraður akstur</u>	<u>8</u>
<u>Of hraður akstur í beygju</u>	<u>4</u>
<u>Slappur, þreyttur eða sofnaði</u>	<u>2</u>
<u>Biðskylda ekki virt</u>	<u>3</u>
<u>Bílbelti rangt notað</u>	<u>2</u>
<u>Hár aldur</u>	<u>1</u>
<u>Hönnunargallar v/hliðarsvæðis</u>	<u>2</u>
<u>Óreyndur eða óhæfur/erlendur ökumaður</u>	<u>1</u>
<u>Skilti/umferðarljós eða gangbrautir nauðsynleg</u>	<u>1</u>
<u>Skortur á einbeitingu/athygli</u>	<u>2</u>
<u>Alls</u>	<u>54</u>

Heimild: Rannsóknarnefnd Umferðarslysa (2001). Banaslys í Umferðinni 2000.

Í töflu 1 eru settar fram upplýsingar frá Rannsóknarnefnd umferðarslysa. Í skýrslu nefndarinnar kemur fram að á árunum 1998 til 2000 hafi mátt rekja rétt um 90% allra umferðarslysa til manlegra yfirsjóna. Þar af hafi flest tilvikin komið til vegna þess að ökumaður notaði ekki bílbelti. Ölvunarakstur og hraðakstur eru tilgreind sem næstalgengustu orsakir slysa. Eins og fram kemur í töflunni er töluvert minna um að slys verði af öðrum orsökum.

Umræða um umferðaröryggi og áhættuhegðun hefur af þessum sökum gjarnan farið saman. Athygli hefur verið beint að ökumönnum, aldri þeirra og þroska og því hvernig koma megi í veg fyrir slys með því að minnka hraðakstur, koma í veg fyrir ölvunarakstur og

auka notkun bílbelta. Fjöldi erlendra rannsókna hefur leitt í ljós að umferðarslys meðal ungmenna tengjast í mörgum tilvikum lífsstíl sem felur í sér áhættuhegðun. Í rannsókn Gregersen og Yngve (1994) kom til að mynda fram að þeir sem höfðu lent í umferðaróhöppum neyttu áfengis í meira mæli en þeir sem höfðu ekki lent í óhöppum. Þessi hópur var enn fremur meira á ferðinni að næturlagi, ók gjarnan til og frá skemmtistöðum og lagði í bílferðir án þess að hafa sérstakan ákvörðunarstað í huga (sjá einnig Williams, 1995). Afar fáar íslenskar rannsóknir hafa verið gerðar á lífsstíl ungra ökumanna. Ein slík gefur vísbendingu um að íslenskum ungmönnum svipi til ungmenna annars staðar hvað aksturhegðun varðar. Tiltekinn hópur ungmenna virðist þannig skera sig úr með áhættuhegðun, vera líklegri til að brjóta umferðarreglur og sömuleiðis líklegri til að neyta áfengis í meira mæli en aðrir hópar ungmenna (Fjölvar Darri Rafnsson og félagar, 2000). Afar brýnt er að rannsaka þetta nánar. Íslenskar og erlendar rannsóknir hafa leitt í ljós að frávíkshægðun ungs fólks tengist sterkt nánasta umhverfi þeirra (Barnes og Farrell, 1992; Durkheim, 1897/1951; Felson, Liska, South og McNulty, 1994; Hirschi, 1969; Krohn og Massey, 1980; Krohn, Lanza-Kaduce og Akers, 1984; Hagan, 1991; Warr, 1993; Þórólfur Þórlindsson, Inga Dóra Sigfúsdóttir og fleiri, 1998; Þóroddur Bjarnason o.fl. 2000; Þórólfur Þórlindsson og Þóroddur Bjarnason, 1998). Þannig hafa rannsóknir á vímuefnaneyslu til að mynda leitt í ljós að aðstæður unglinga spá sterklega fyrir um líkur þess að þeir komi til með að neyta vímuefna (Þórólfur Þórlindsson, Inga Dóra Sigfúsdóttir og fleiri, 1998). Þessar rannsóknir hafa eindregið bent til þess að þættir á borð við eftirlit foreldra og stuðningur þeirra, svo og þátttaka unglinga í skipulögðu tómskundastarfi sé mikilvæg forvörn gegn frávíkshægðun. Á undanförunum árum hafa þessar rannsóknir í auknum mæli verið notaðar sem grunnur við mótun forvarnarstefnu í vímuefnamálum. Lögð hefur verið áhersla á að virkja nærsamfélagið og bæta þannig aðstæður ungs fólks með það að markmiði að draga úr líkum á neyslu. Áhersla hefur verið lögð á að ná til foreldra með skýr skilaboð um þá þætti sem veita hvað þyngst í samskiptum fjölskyldunnar og draga úr óæskilegum áhrifum jafningjahópsins. Þá hefur verið lögð áhersla á að fá skólana, löggæslu og þá sem skipuleggja tómskundastarf meðal ungs fólks til samstarfs. Reglulega hefur svo verið lagt mat á hvernig til hefur tekist og niðurstöðurnar eru skýrar. Í þeim sveitarfélögum þar sem starfið hefur verið öflugt hafa aðstæður unglinga tekið breytingum og vímuefnaneysla þeirra minnkað að sama skapi. Umræddar rannsóknir hafa nú staðið um nokkurra ára skeið.

Ekki er ólíklegt að með sambærilegum hætti væri unnt að greina þá hópa sem líklegastir eru til að stunda áhættuhegðun í umferðinni. Þegar fyrir lægi vitnesja um það hvers eðlis sú hegðun sé og hverju hún tengist væri unnt að átta sig á hvaða þáttum þyrfti að taka og hvernig unnt væri að snúa þróuninni við. Sú rannsókn sem hér er birt er fyrsta skrefið í þessa átt. Tilgangur hennar er að kanna aksturshegðun 17-19 ára framhaldsskólanema á Íslandi og varpa

ljósi á félagslega áhættuþætti umferðaróhappa. Í rannsókninni verður notast við kenningar úr félagsfræði og afbrotafræði um frávikshegðun (deviance) til að skýra áhættuhegðun ungs fólks við akstur (Barnes og Farrell, 1992; Durkheim, 1897/1951; Felson, Liska, South og McNulty, 1994; Hirschi, 1969; Krohn og Massey, 1980; Krohn, Lanza-Kaduce og Akers, 1984; Hagan, 1991; Warr, 1993). Með öðrum orðum er litið á áhættuhegðun í umferðinni sem frávikshegðun og hún skilgreind sem sú hegðun sem talin er líkleg til að geta valdið tjónum eða slysum. Í skýrslunni er í fyrsta lagi dregin upp lýsandi mynd af akstursvenjum fólks á þessum aldri. Í öðru lagi er leitast við að varpa ljósi á áhættuhegðun í umferðinni með því að sýna hvernig hún tengist öðrum þáttum í lífi ungmennanna. Í þriðja lagi er stillt upp líkönum þar sem leitast er við að skýra áhættuhegðun á borð við ölvunarakstur og hraðakstur út frá öðrum félagslegum þáttum í lífi ungmennanna.

Framlag til forvarnamála

Þessi nálgun gefur mikilvægar upplýsingar sem nýst geta til að móta forvarnarstefnu fyrir unga ökumenn. Fram til þessa hefur rík áhersla verið lögð á áhrifamátt fræðslu og auglýsinga, sem ætlað er að breyta viðhorfum fólks til áhættuhegðunar í umferðinni með það að augnamiði að draga úr henni. Mikilvægt er að treysta ekki um of á áhrifamátt þessara tveggja aðferða án þess að fyrir liggi ítarlegar rannsóknir þar að lútandi. Í því sambandi er rétt að hafa í huga að æ minni áhersla hefur á undanförunum árum verið lögð á þátt fræðslu og áróðurs í forvarnarstarfi gegn vímuefnaneyslu ungs fólks. Rannsóknir hafa leitt í ljós að fræðsla ein og sér skilar litlum árangri í því að breyta vímuefnaneyslu ungmenna. Þannig hefur til að mynda verið sýnt fram á að viðhorf og hegðun fara oft ekki saman meðal ungs fólks. Meirihluti ungmenna sem reykir hefur til að mynda mjög neikvæð viðhorf til reykinga (Þórólfur Þórlindsson, Inga Dóra Sigfúsdóttir og fleiri, 1998; Þóroddur Bjarnason o.fl. 2000). Þeir sem móta stefnu í málefnum ungs fólks hafa nýtt þessar upplýsingar með því að leggja áherslu á að ekki sé nóg að breyta viðhorfum ungmenna einvörðungu, það þurfi líka að breyta atferli þeirra. Á undanförunum árum hefur af þessum sökum verið lögð minni áhersla á að nóg sé að fræða unglinga um skaðsemi fíkniefna en meiri áhersla á að byggja upp nærsamfélag þeirra og virkja þá til þátttöku í skipulögðu starfi tómstunda og íþróttá.

Á sama hátt má fullyrða að áreiðanlegar upplýsingar um það hvaða einstaklingar eru líklegri en aðrir til þess að taka áhættu í umferðinni eru grundvöllur markviss og öflug forvarnarstarfs á sviði umferðarmála. Með því að greina þann hóp eða hópa sem líklegir eru til að stunda áhættusamar akstursvenjur væri unnt að sníða forvarnarstarfið að *áhættuhópi* ungra ökumanna í stað þess að miða við allt ungt fólk eða jafnvel alla aldurshópa í umferðinni. Fullyrða má að með því væri unnt að móta markvissa forvarnarstefnu. Stefnu sem skila myndi árangri til lengri tíma.

Aðferð

Þátttakendur

Unnið er úr könnun sem lögð var fyrir í öllum framhaldsskólum á Íslandi í lok október árið 2000. Orðalag spurninganna er sambærilegt við fyrri kannanir sem lagðar hafa verið fyrir í efstu bekkjum allra grunnskóla á Íslandi undanfarin ár og könnun sem lögð var fyrir í öllum framhaldsskólum á Íslandi árið 1992. Í þessari skýrslu er unnið úr niðurstöðum fyrir *Rannsóknanefnd umferðarslysa*.

Þátttakendur voru þeir nemendur framhaldsskóla sem skráðir voru í kennslustundir á þeim tíma sem könnunin var lögð fyrir. Spurningalistar voru lagðir fyrir nemendur í öllum framhaldsskólum á Íslandi. Allir nemendur sem mættu í skólann á fyrirlagnartíma svöruðu spurningalistanum. Hér er því ekki um hefðbundna úrtakskönnun að ræða heldur var könnunin lögð fyrir allt þýðið. Alls svöruðu 8.898 nemendur af heildarþýðinu spurningunum sem er 71,6% af öllum nemendum framhaldsskóla sem skráðir voru í kennslustundir á fyrirlagnartíma.

Í þessari rannsókn um áhættuhegðun ungs fólks í umferðinni er einungis unnið með svör nemenda á aldrinum 17, 18 og 19 ára eða svör þeirra sem hafa aldur til að taka ökuþróf og mega kallast ökubær ungmenni. Rannsóknin byggir því á svörum 4851 framhaldsskólanema.

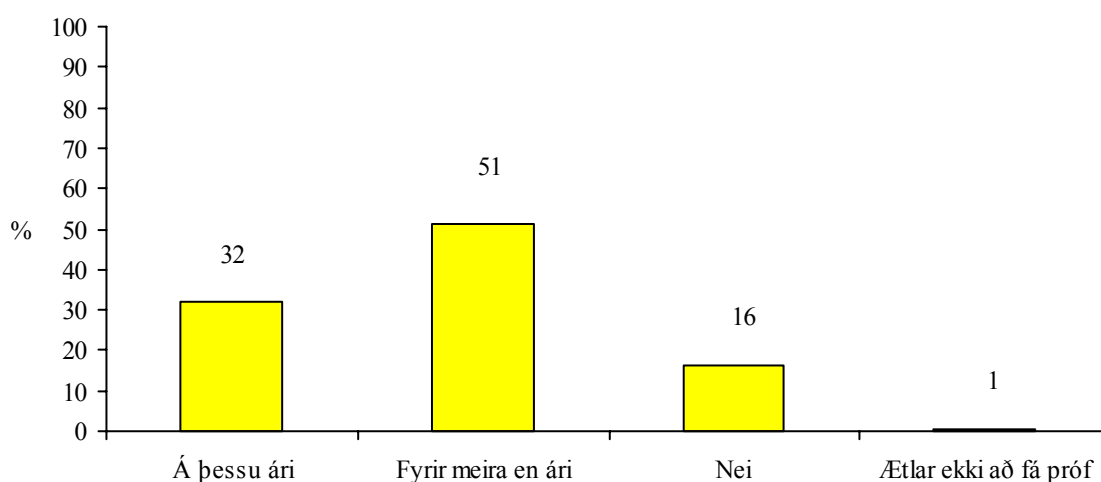
Framkvæmd

Í öllum skólunum sáu kennarar um fyrirlögn spurningalistanna. Nafnleyndar þátttakenda var gætt með því að ítreka það við nemendur að hvorki bæri að rita nafn né kennitölu á spurningalistana svo útilokað væri að rekja svörin til þeirra. Einnig voru nemendur vinsamlegast beðnir um að svara öllum spurningunum eftir bestu samvisku og að biðja um hjálp ef þörf var á.

1. Aksturshæfni og -venjur ungra ökumanna

Áður en gerð er grein fyrir áhættuhegðun íslenskra framhaldsskólanema í umferðinni er vert að skoða fjölda nemenda með bílpróf, aðgengi þeirra að bifreiðum og hversu mikið þeir aka.

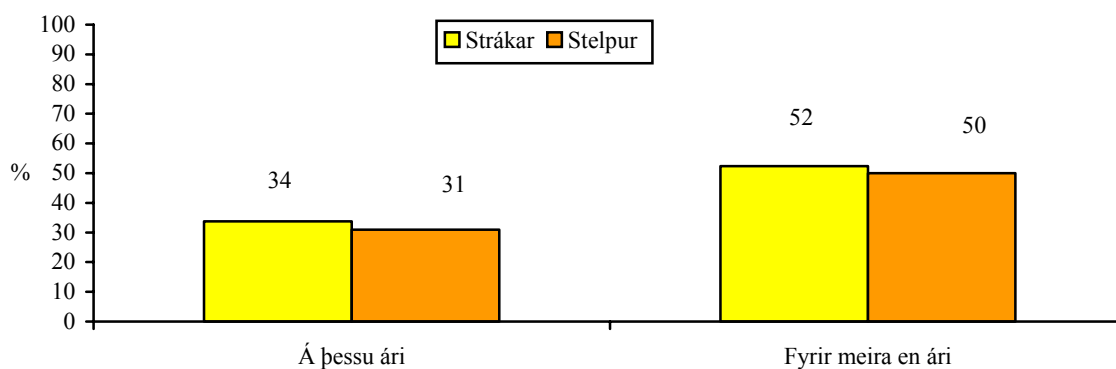
Fjöldi nemenda með bílpróf



Mynd 2. Hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem hefur/hefur ekki fengið bílpróf.

Mynd 2 sýnir hlutfall framhaldsskólanema á bílprófsaldri sem hefur fengið bílpróf. Á myndinni kemur fram að um 83% aðspurðra hefur fengið bílpróf, um 16% hefur ekki fengið slíkt próf en ætlar að taka bílpróf á einhverjum tímapunkti. Þá segist einungis um 1% nemenda á aldrinum 17-19 ára í framhaldsskólum á landinu ekki ætla að taka bílpróf.

Þegar tekið er tillit til kyns nemenda kemur í ljós að lítill munur er á kynjunum í þessu efni (sjá mynd 3).

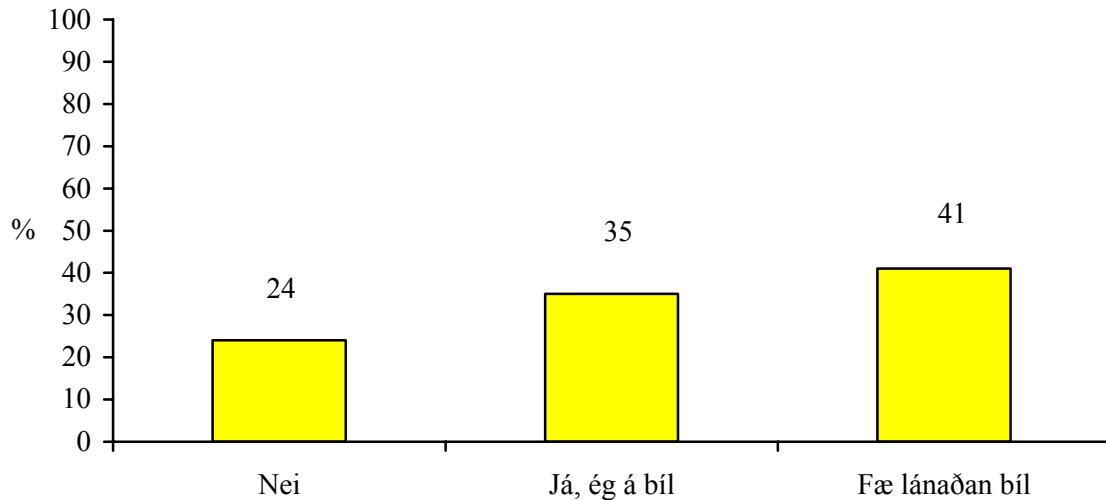


Mynd 3. Hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem hefur fengið bílpróf, skipt eftir kyni.

Eins og kemur fram á mynd 3 hafa 86% stráka og 81% stúlkna á aldrinum 17-19 ára í framhaldsskólum landsins fengið bílpróf.

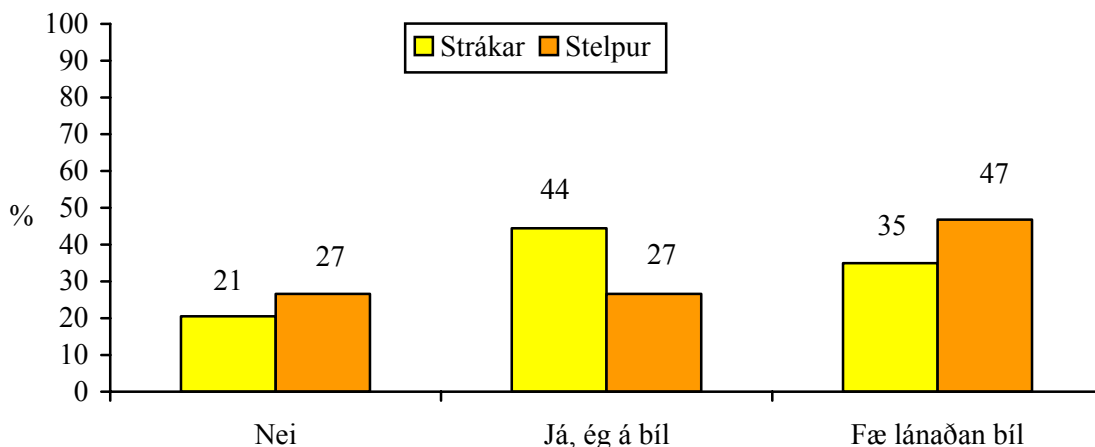
Bifreið til umráða

Á mynd 4 kemur fram að þrír fjórðu hlutar (76%) ökubærra framhaldsskólanema hafa bifreið til umráða, a.m.k. að einhverju leyti. Þar af eiga 35% nemenda eigin bifreið en herra hlutfall (41%) fær bifreið að láni.



Mynd 4. Hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem hefur bifreið til umráða.

Ef tekið er tillit til kyns kemur þó í ljós að töluverður munur er á aðgengi stráka og stelpna að bifreiðum.

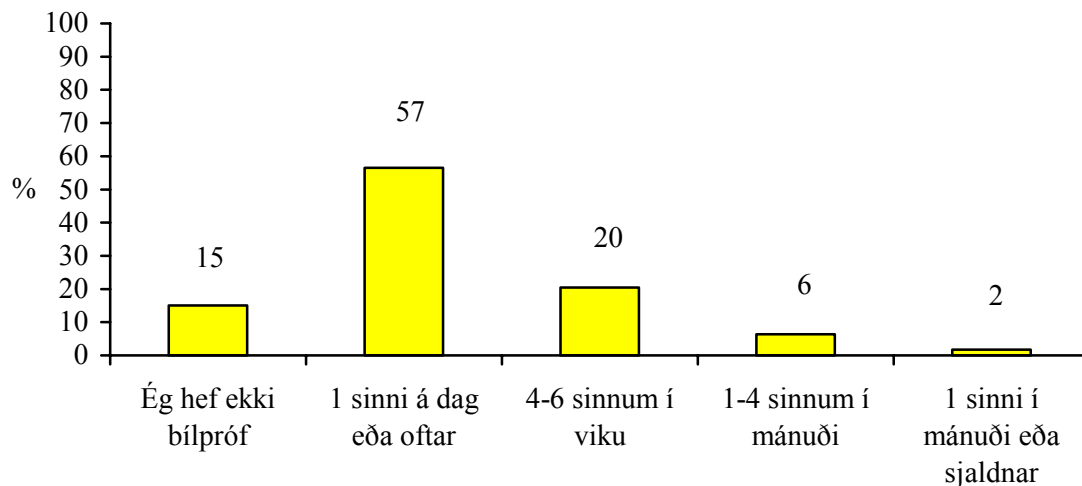


Mynd 5. Hlutfall ökubærra framhaldsskólanema með bifreið til umráða, skipt eftir kyni.

Á mynd 5 kemur fram að munurinn á aðgengi kynjanna að bifreiðum er mestur í hópi þeirra sem eiga bifreið en nánast helmingsmunur er á bílaeign stráka og stelpna. Rúmlega fjórðungur stelpna, eða 27%, eiga bifreið samanborið við um 45% stráka. Þar af leiðandi eru stelpur (47%) líklegri en strákar (35%) til þess að fá bifreið að láni. Þessi niðurstaða er athyglisverð í ljósi þess að ekki er mikill munur á því hvort strákar eða stelpur hafi bílpróf (sjá mynd 4). Almennt sjáum við því að þótt kynin séu því sem næst jafn líkleg til að taka bílpróf eru strákar langtum líklegri en stelpur til þess að eiga bifreið.

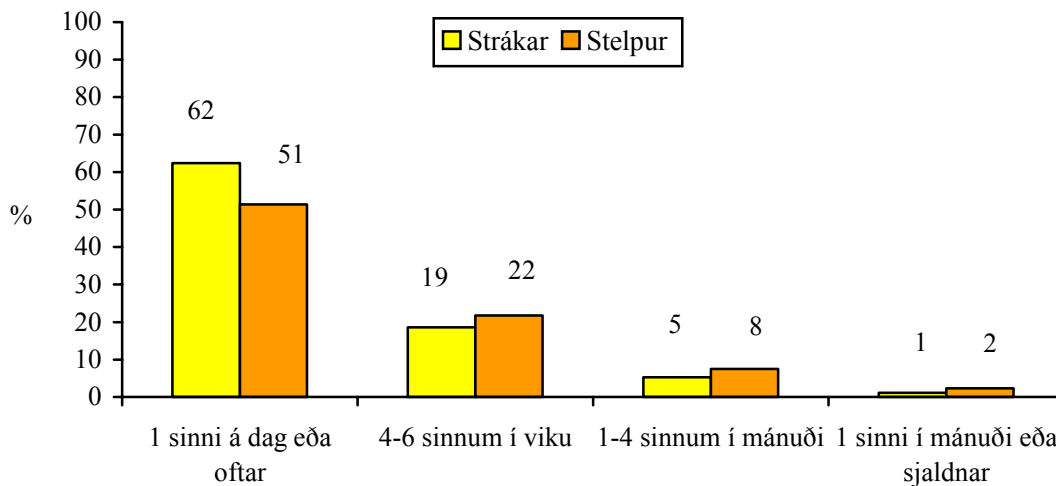
Daglegur akstur

Eins og mynd 6 sýnir aka um 77% 17-19 ára framhaldsskólanema bíl fjórum sinnum í viku eða oftar. Þannig aka um 57% nemenda einu sinni á dag eða oftar og um 20% nemenda fjórum til sex sinnum í viku. Töluverður munur er á hlutfalli kynja í daglegum akstri.



Mynd 6. Hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem ekur bifreið.

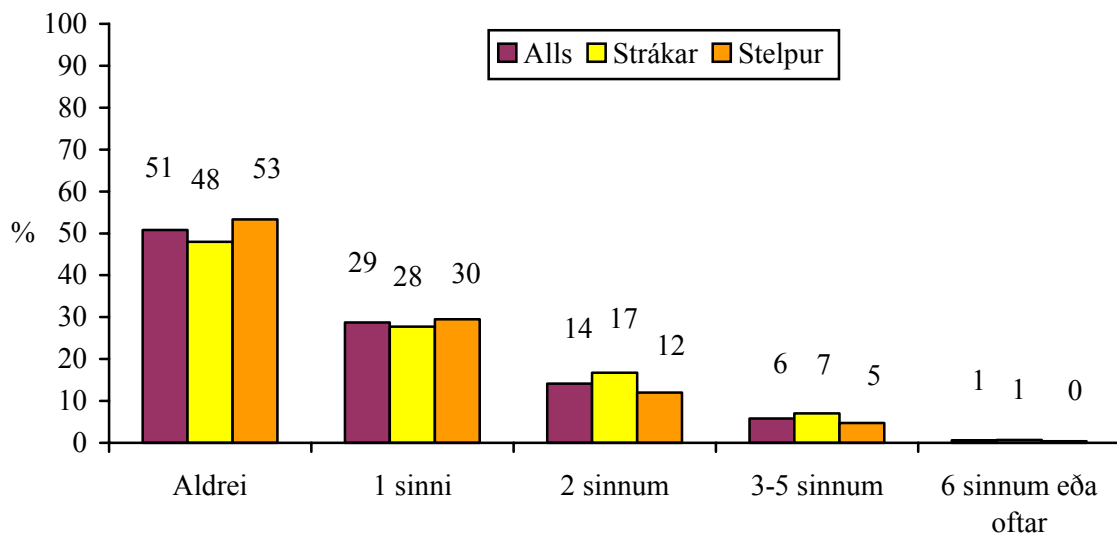
Á mynd 7 kemur fram að hærra hlutfall stráka en stelpna keyrir bíl daglega. Þannig aka um 62% stráka einu sinni á dag eða oftar samanborið við um 51% stelpna. Hins vegar segist hærra hlutfall stelpna aka sjaldnar (32%), það er fjórum sinnum í viku eða sjaldnar, samanborið við stráka (25%).



Mynd 7. Hlutfall ökubærra framhaldsskólanema í akstri á götum úti, skipt eftir kyni.

Óhöpp og slysméðal ungra ökumanna

Á mynd 8 sést hlutfall framhaldsskólanema á bílprófsaldri sem hefur lent í smávægilegum óhöppum eða árekstrum í umferðinni sem ökumenn bifreiða.

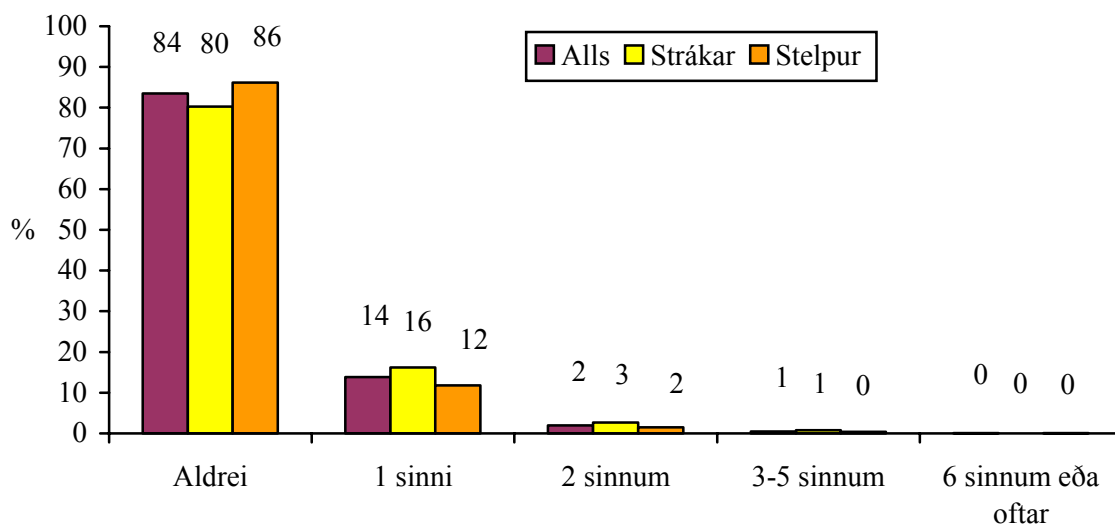


Mynd 8. Hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem hefur lent í smávægilegu óhappi eða árekstri í umferðinni sem ökumenn bifreiða, skipt eftir kyni.

Eins og kemur fram á myndinni hafa 49% framhaldsskólanema á bílprófsaldri lent í smávægilegu óhappi eða árekstri sem ökumenn bifreiða. Þannig hafa um 29% lent í slíku óhappi einu sinni, um 14% tvisvar sinnum, um 6% þrisvar til fimm sinnum og um 1% sex sinnum eða oftár. Strákar eru litlu líklegri en stelpur til að hafa lent í smávægilegu óhappi eða árekstri í umferðinni sem ökumenn bifreiða. Þannig hafa um 52% stráka og 47% stelpna

einhvern tíma lent í slíku óhappi. Athygli vekur að þessi munur milli kynja kemur helst fram meðal þess hóps sem hefur lent í slíkum óhöppum ítrekað. Þannig er lítill kynjamunur í hópi þeirra sem hafa lent í óhappi einu sinni eða oft (28% og 30%). Munurinn er hins vegar nokkru meiri sé sá hópur skoðaður sem hefur lent í smávægilegu óhappi eða árekstri í umferðinni tvisvar sinnum eða oft en slíkt á við um 17% stelpna og 25% stráka.

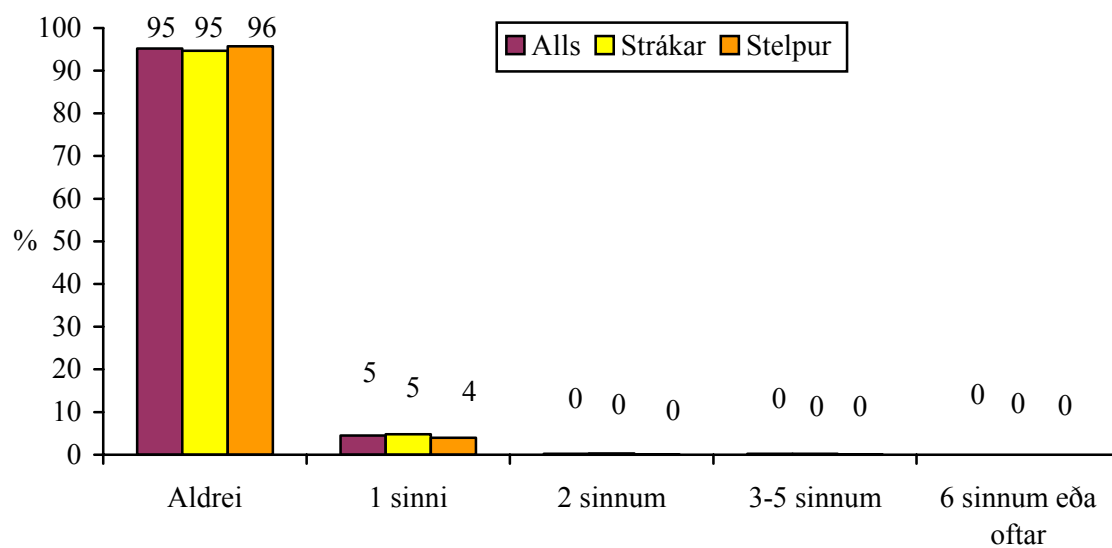
Á mynd 9 má sjá hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem hafa verið ökumenn í umferðarslysi þar sem verulegt tjón varð á bifreið.



Mynd 9. Hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem hefur verið ökumenn í umferðarslysi þar sem verulegt tjón varð á bifreið, skipt eftir kyni.

Eins og kemur fram á mynd 9 hafa um það bil 17% nemenda lent í slysum þar sem alvarlegt tjón varð á bifreið. Þannig hafa um 14% lent í slíku slysi einu sinni og um 3% tvisvar til fimm sinnum. Enginn nemandi hefur lent í slíku slysi 6 sinnum eða oft. Eins og áður eru stelpur síður líklegar til þess að vera ökumenn í slíkum slysum. Þannig hafa um 20% stráka verið ökumenn í verulegu tjónaslysi samanborið við um 14% stelpna.

Eins og mynd 10 leiðir í ljós hafa um það bil 5% framhaldsskólanema á bÍlprófsaldri verið ökumenn í umferðarslysum þar sem slys urðu á fólki og hafa þeir allir lent í slíku slysi einungis einu sinni. Athygli vekur að þó svo að smávægilegri óhöpp og veruleg tjónaslys séu hlutfallslega algengari meðal stráka en stelpna í framhaldsskólum er nær enginn kynjamunur á tíðni alvarlegri slysa þar sem meiðsli urðu á fólki meðal þessa hóps ungmenna. Þannig hafa um 4% stelpna og 5% stráka sem eru á bÍlprófsaldri í framhaldsskólum landsins lent í slysi þar sem urðu meiðsli á fólki (sjá mynd 10).



Mynd 10. Hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem hefur verið ökumenn í umferðarslysum þar sem slys urðu á fólki.

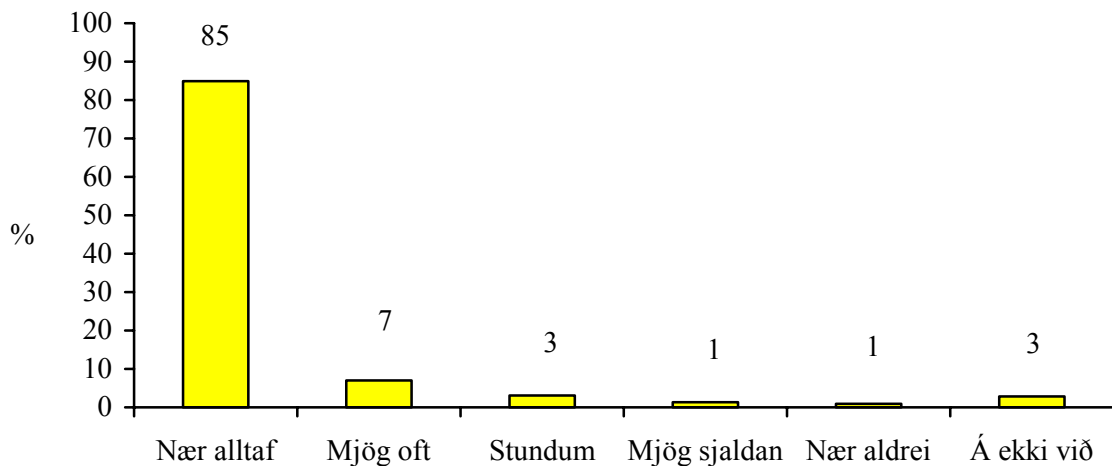
2. Áhættu hegðun meðal ungra ökumanna

Þegar vísað er til áhættu hegðunar ungmenna í umferðinni er nauðsynlegt að haldbær skilgreining á hugtakinu liggja fyrir. Í þessari skýrslu er slík áhættu hegðun skilgreind sem umferðarhegðun sem talin er líkleg til að valda umferðartjónum eða slysum. Eins og kom fram í *Inngangi* hér að framan er skortur á bílbeltanotkun, of hraður akstur og vímuefnaneysla helstu orsakir banaslysa í umferðinni hér á landi (sjá töflu 1).

Í köflunum hér á eftir er dregin upp lýsandi mynd af þrenns konar áhættuakstri í umferðinni. Litið er á bílbeltanotkun ungmenna, ölvunarakstur og hraðakstur.

Bílbeltanotkun

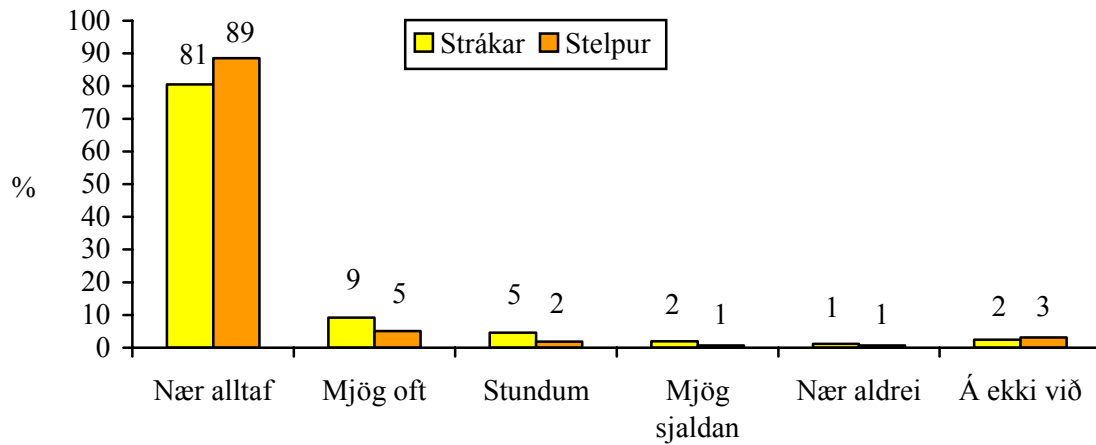
Mynd 11 sýnir hve oft framhaldsskólanemar á bílprófsaldri nota bílbelti.



Mynd 11. Hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem notar bílbelti.

Eins og sjá má á myndinni segist mjög hátt hlutfall framhaldsskólanema landsins nota bílbelti nær alltaf eða mjög oft, eða um 92%. Um 85 % segjast nota bílbelti nær alltaf og 7% nota bílbelti mjög oft. Einungis 2% nemenda nota bílbelti mjög sjaldan eða nær aldrei. Þetta eru ánægjulegar niðurstöður sem benda til þess að í hópi ökubærra framhaldsskólanema sé áhættuhópurinn, sem skilgreina má hér sem þá sem nota sjaldan eða nær aldrei bílbelti, lítill.

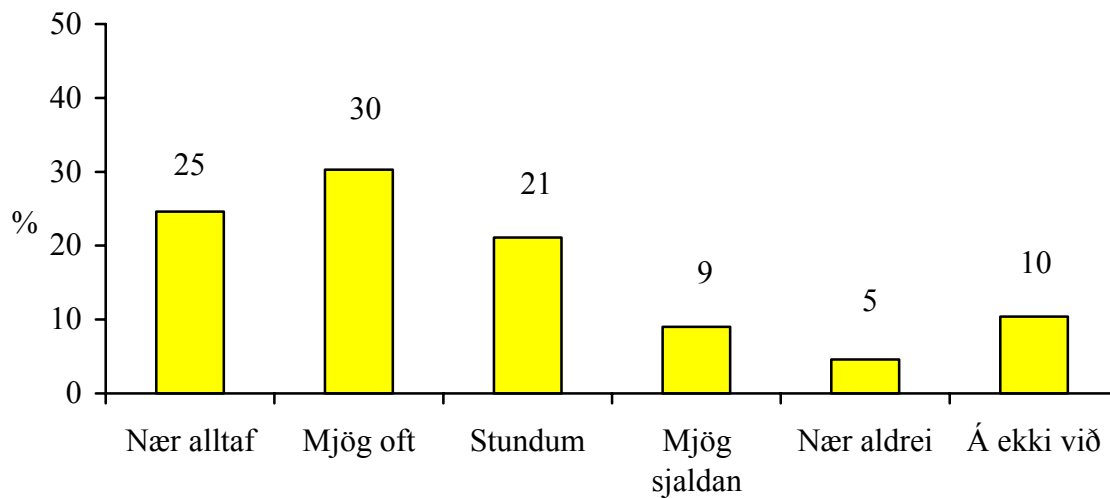
Þegar litið er til kyns nemenda kemur í ljós að stelpur eru líklegri en strákar til þess að nota bílbelti. Mynd 12 leiðir í ljós að um 89% aðspurðra stúlkna nota bílbelti nær alltaf samanborið við um 81% stráka sem gera slíkt hið sama. Hins vegar segist herra hlutfall stráka nota bílbelti mjög oft eða stundum samanborið við stelpur.



Mynd 12. Hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem notar bílbelti, skipt eftir kyni.

Hraðakstur

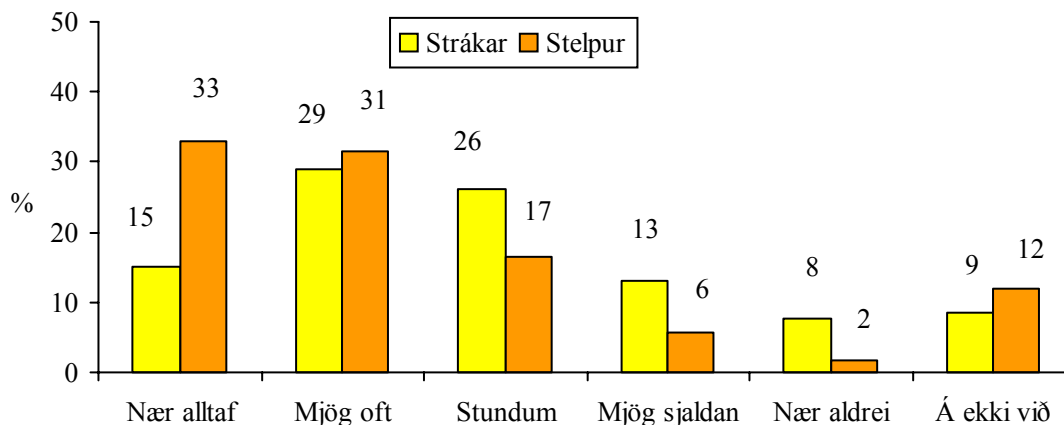
Þegar þátttakendur eru spurðir hvort þeir aki á leyfilegum hámarkshraða kemur í ljós að slíkar reglur eru oftast en ekki virtar að vettugi.



Mynd 13. Hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem ekur á leyfilegum hámarkshraða.

Á mynd 13 kemur fram að 55% aðspurðra segjast nær alltaf eða mjög oft aka eftir reglum um leyfilegan hámarkshraða. Þannig segist rúmlega þriðjungur nemenda aka stundum, mjög sjaldan eða nær aldrei eftir reglum um leyfilegan hámarkshraða. Með tilliti til ungs aldrar þessa einstaklinga (17-19) og hárrar tíðni umferðarslysa, þar sem of hraður akstur er meginorsökin (sjá í *Inngangi*), hlýtur slíkt hlutfall nemenda sem ekki ekur reglulega eftir lögum um hámarkshraða að vekja nokkurn ugg í brjósti þeirra sem láta umferðarmál sig varða.

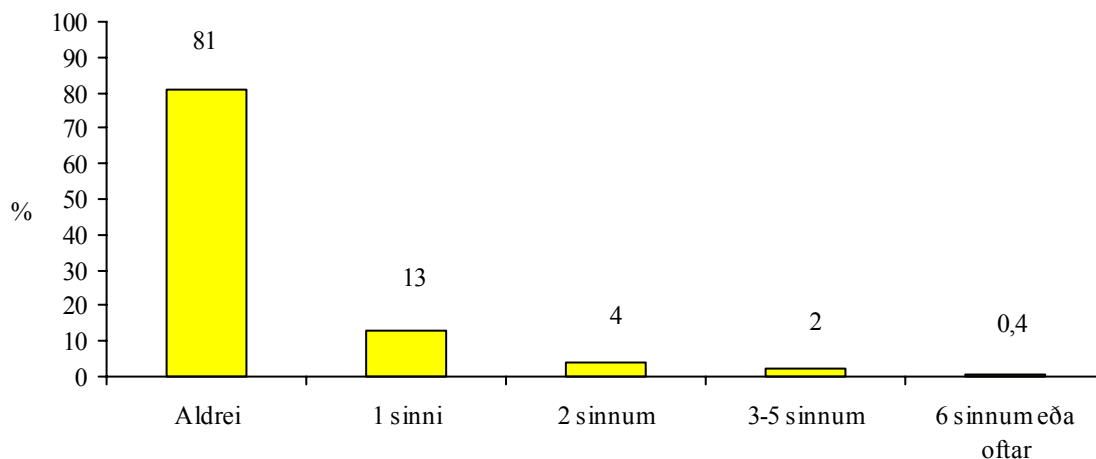
Kyn nemenda tengist því hvort lögum um hámarkshraða sé framfylgt. Þetta má sjá á mynd 14.



Mynd 14. Hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem ekkur á leyfilegum hámarkshraða, skipt eftir kyni.

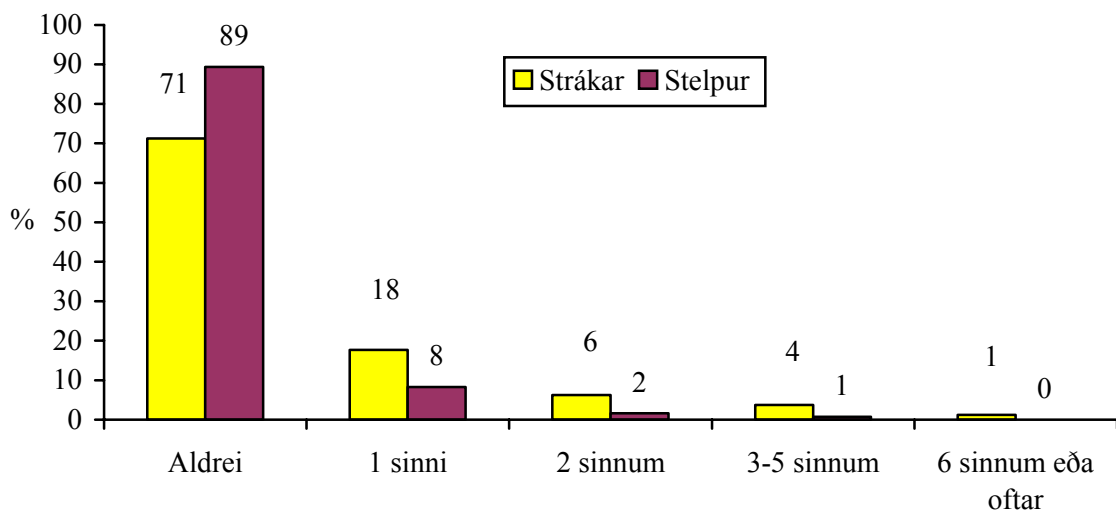
Þannig segjast um 64% stelpna nær alltaf eða mjög oft aka á leyfilegum hámarkshraða samanborið við um einungis 44% stráka. Þá segist um 21% stráka á þessum aldri mjög sjaldan eða nær aldrei aka eftir reglum um hámarkshraða samanborið við um 8% stelpna.

Þegar þátttakendur eru spurðir hversu oft þeir hafi verið teknir fyrir of hraðan akstur kemur í ljós að hlutfall þeirra nemenda sem hafa verið stöðvaðir af lögreglu er lægra en hlutfall þeirra sem aka á ólöglegum hámarkshraða. Þá kemur sem fyrr í ljós nokkur munur milli kynja þar sem strákar hafa frekar verið stöðvaðir af lögreglu í slíkum tilgangi en stelpur (sjá myndir 15 og 16).



Mynd 15. Hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem hefur verið tekinn fyrir of hraðan akstur.

Eins og mynd 15 sýnir segjast um 19% aðspurðra hafa verið teknir fyrir hraðakstur. Þannig hafa um 13% verið teknir fyrir of hraðan akstur einu sinni um ævina og um 6,5% tvisvar sinnum eða oftár. Þegar tekið er tillit til kyns kemur í ljós sem áður sagði að strákar eru líklegri en stúlkur til að vera stöðvaðir af lögreglu vegna hraðaksturs (sjá mynd 16). Þannig hafa um 29% stráka verið teknir fyrir of hraðan akstur einu sinni eða oftár um ævina samanborið við um 11% stelpna. Kynjamunurinn er til staðar bæði meðal þeirra sem hafa einungis verið teknir einu sinni og meðal þeirra sem hafa verið teknir ítrekað fyrir of hraðan akstur. Þannig segjast til að mynda um 11% stráka verið teknir tvisvar sinnum eða oftár fyrir hraðakstur samanborið við um einungis 3% stelpna.

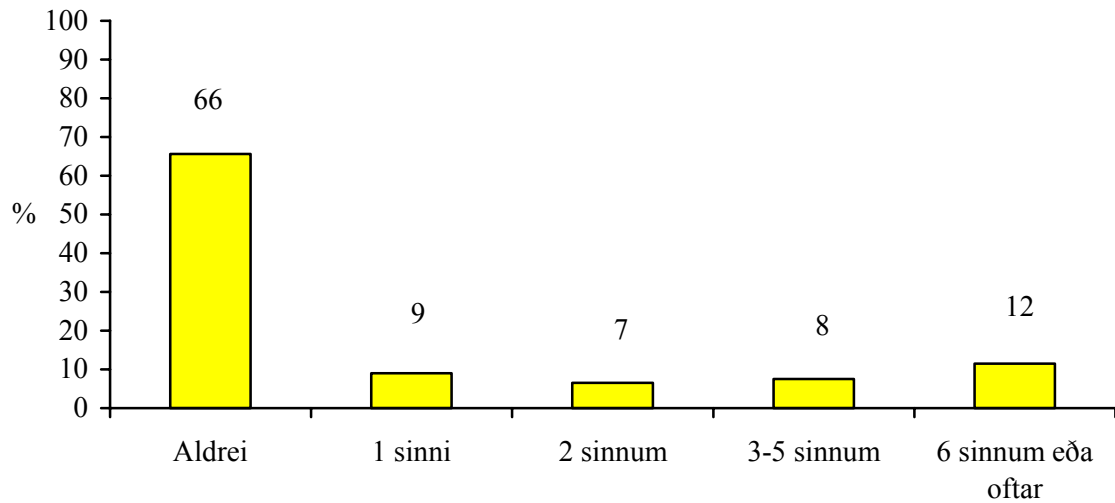


Mynd 16. Hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem hefur verið tekinn fyrir of hraðan akstur, skipt eftir kyni.

Þessar niðurstöður eru í samræmi við upplýsingar sem fengust frá nemendum um það hversu oft þeir aka eftir reglum um hámarkshraða þar sem strákar eru líklegri en stelpur til að virða ekki slíkar reglur (sjá mynd 14).

Réttindalaus akstur

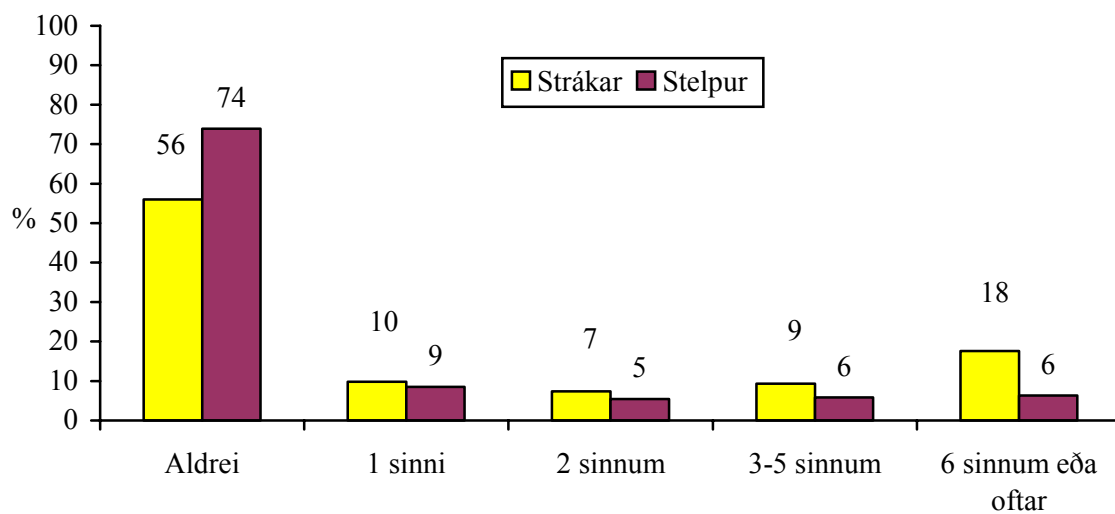
Á mynd 17 má sjá hlutfall framhaldsskólanema sem hefur ekið án ökuréttinda.



Mynd 17. Hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem hefur ekið réttindalaus.

Þar kemur fram að um það bil einn þriðji hluti nemenda hefur ekið réttindalaus. Sé sá hópur skoðaður nánar má sjá að um 9% nemenda hafa ekið einu sinni án réttinda og um 27% hafa ekið án réttinda tvisvar sinnum eða oftar. Athygli vekur nokkuð stór hópur nemenda (12%) sem hefur ekið án réttinda 6 sinnum eða oftar.

Verulegan kynjamun er að finna í réttindalausum akstri nemenda. Mynd 18 lýsir þessu vel en þar kemur fram að tæpur helmingur stráka á móti fjórðungi stelpna hefur ekið án ökuréttinda.



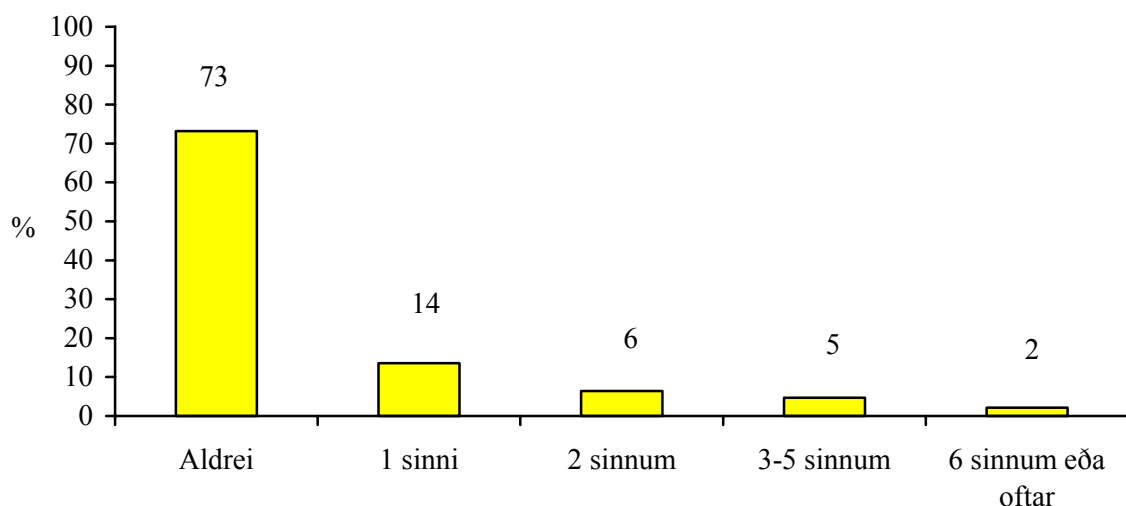
Mynd 18. Hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem hefur ekið réttindalaus, skipt eftir kyni.

Á myndinni kemur ennfremur fram að kynjamunurinn eykst jafnt og þétt eftir því sem oftar er ekið án ökuréttinda. Til að mynda er munurinn nær enginn meðal þeirra sem hafa ekið einu sinni án réttinda (9% og 10%). Sé hins vegar sá hópur skoðaður sem hefur ekið oft án ökuréttinda segjast um þrefalt fleiri strákar (18%) en stelpur (6%) hafa ekið án réttinda sex sinnum eða oftar.

Ölvunarakstur

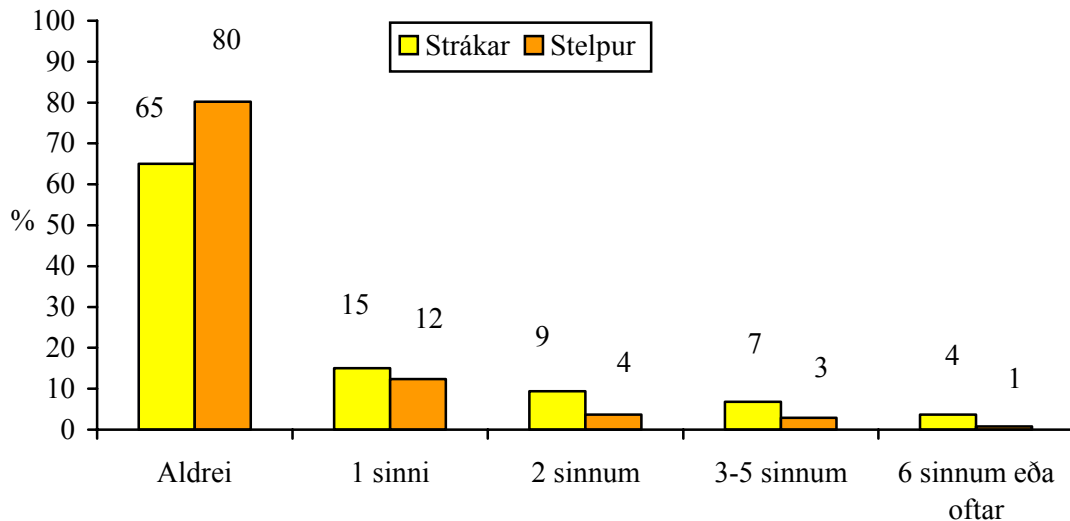
Eins og kom fram í *Inngangi* er vímuefnaneysla stór þáttur í áhættuhegðun ungs fólks í umferðinni. Rekja má verulegan hluta banaslysa til áfengis- og vímuefnaneyslu bílstjóra, þá sérstaklega meðal þeirra sem eru á aldrinum 17-20 ára. Í rannsókn Fjölvors Darra Hrafnssonar og féлага (2000) kemur fram að ökutjón hefur jákvæða fylgni við áfengisneyslu ($r = 0,25$). Þetta bender til að aukin áfengisneysla helst í hendur við fjölgun ökutjóna.

Á mynd 19 má sjá hve oft ökubærir framhaldsskólanemar hafa ekið undir áhrifum áfengis. Á myndinni sést að tæpir þrír fjórðu hlutar, eða 73%, hafa aldrei ekið undir áhrifum áfengis og að 14% hafa einu sinni ekið undir áhrifum. Um 6% nemenda hafa ekið tvisvar sinnum undir áhrifum áfengis, um 5% þrisvar til fimm sinnum og 2% sex sinnum eða oftar. Þetta þýðir að samtals hefur rúmlega fjórðungur aðspurðra ekið einu sinni eða oftar undir áhrifum áfengis, en það verður að teljast hátt hlutfall.



Mynd 19. Hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem hefur ekið undir áhrifum áfengis.

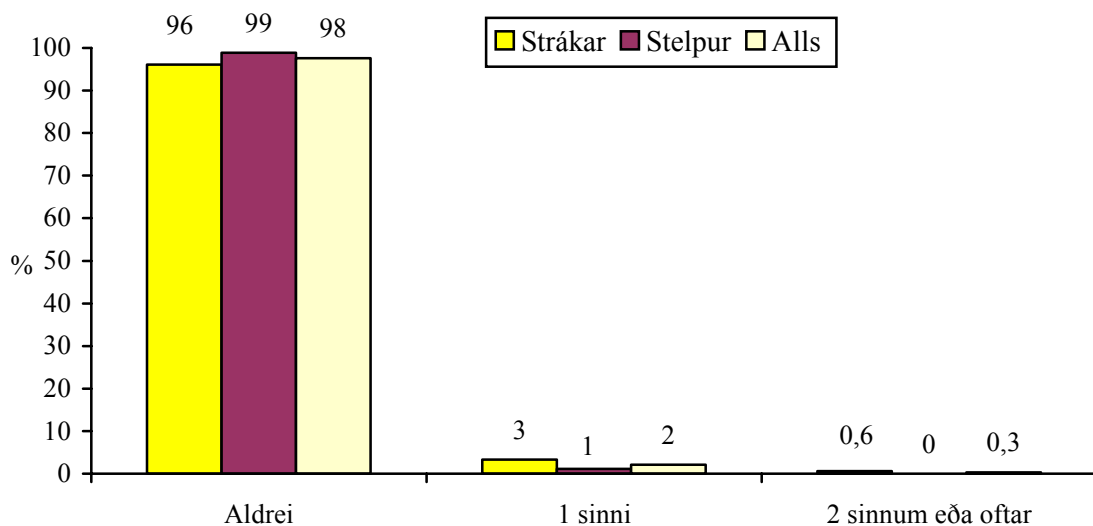
Fram kemur að töluverður kynjamunur er á ölvunarakstri. Á mynd 20 kemur fram hlutfall stráka og stelpna sem hafa ekið undir áhrifum áfengis.



Mynd 20. Hlutfall framhaldsskólanema sem hefur ekið undir áhrifum áfengis, skipt eftir kyni.

Eins og kemur fram á myndinni segjast um 35% stráka hafa ekið undir áhrifum áfengis, samanborið við um 20% stúlkna. Lítil munur er á hlutfalli stráka (15%) og stelpna (12%) sem hafa einu sinni ekið undir áhrifum áfengis en er munurinn töluvert meiri meðal þeirra sem hafa ekið ítrekað í slíku ástandi. Þannig segjast um 20% stráka hafa ekið undir áhrifum áfengis tvisvar sinnum eða oftar samanborið við um 8% stelpna.

Í ljósi þessa er athyglisvert hversu fáir framhaldsskólanemar hafa verið stöðvaðir af lögreglu fyrir ölvunarakstur.

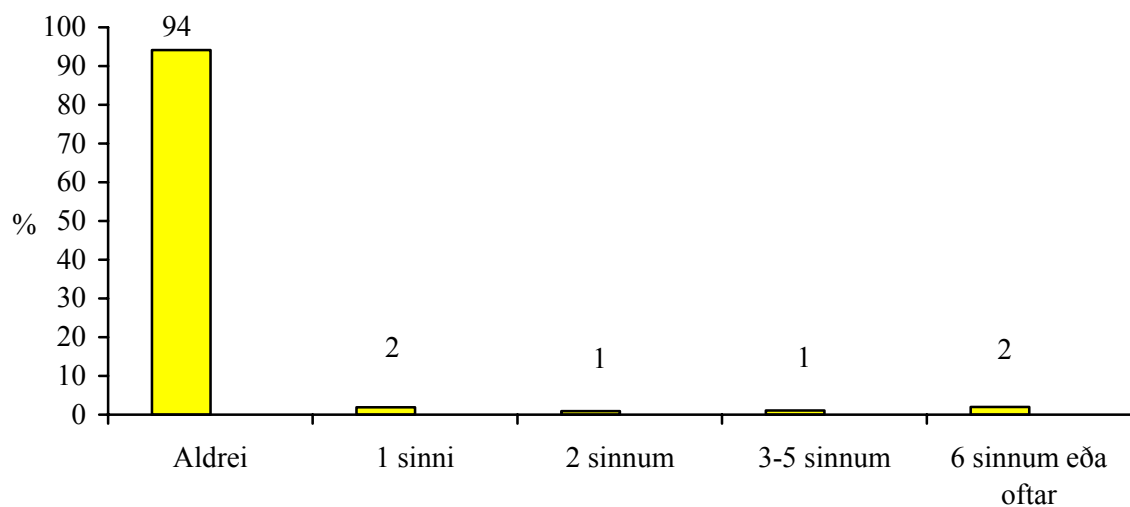


Mynd 21. Hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem hafa verið stöðvaðir af lögreglu vegna ölvunaraksturs.

Á mynd 21 kemur í ljós að einungis örfá prósent ökubærra framhaldsskólanema hafa verið stöðvuð af lögreglu vegna ölvunaraksturs. Erfitt er að skýra þetta á annan hátt en þann að ölvandið nemendur í umferðinni sleppi framhjá eftirliti lögreglunnar. Einnig er hinn mikli kynjamunur á nemendum sem hafa verið stöðvaðir vegna ölvunaraksturs athyglisverður, en rúmlega þrisvar sinnum fleiri strákar en stelpur segjast hafa verið stöðvaðir af lögreglu.

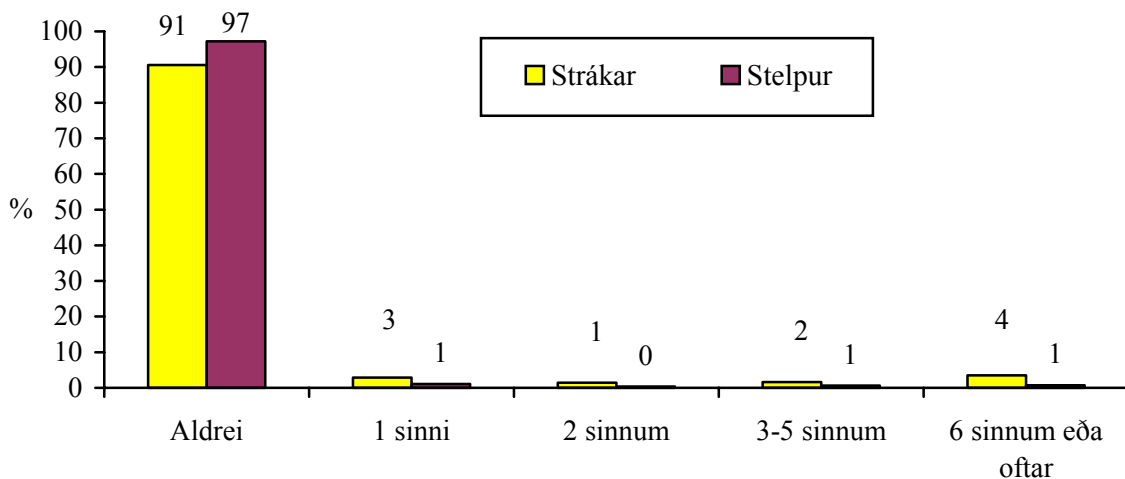
Ólögleg vímuefnaneysla í umferðinni

Mynd 22 gefur til kynna hlutfall ökubærra nemenda sem hefur ekið bifreiðum undir áhrifum ólöglegra vímuefna.



Mynd 22. Hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem hefur ekið undir áhrifum ólöglegra vímuefna.

Eins og sjá má af myndinni hafa um 6% nemenda einhvern tíma ekið undir áhrifum ólöglegra vímuefna. Athygli vekur að álíka hátt hlutfall nemenda hefur ekið einu sinni undir áhrifum ólöglegra vímuefna og 6 sinnum eða oftar. Þetta bendir til að nemendum sem aka undir áhrifum slíkra efna fækkar ekki eftir því sem brotunum fjölgar.



Mynd 23. Hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem hefur ekið undir áhrifum ólöglegra vímuefna, skipt eftir kyni.

Mynd 23 leiðir í ljós að verulegur munur er á hlutfalli kynjanna í akstri undir áhrifum ólöglegra vímuefna. Á myndinni sést að strákar eru langtum líklegri en stelpur til þess að aka í slíku ástandi. Þannig hafa um 9% stráka ekið undir áhrifum ólöglegra vímuefna samanborið við um 3% stelpna.

Samantekt um áhættu hegðun

Þeir þrír áhættuþættir sem taldir eru upp sem helstu orsakir tjóna og slysa í umferðinni eru skortur á bílbeltanotkun, hraðakstur og ölvunarakstur. Niðurstöðurnar hér að framan leiða í ljós að tveir þessara þátta eru einkum áhyggjuefni meðal yngstu ökumannanna. Í ljós kemur að bæði of hraður akstur og ölvunarakstur verða að teljast allt of algeng áhættu hegðun meðal þessa aldurshóps. Um 35% 17-19 ára framhaldsskólanema segjast þannig stundum, mjög sjaldan eða nær aldrei aka á leyfilegum hámarkshraða. Innan við 20% nemenda hefur á hinn bóginn einhvern tíma verið tekin fyrir of hraðan akstur á götum úti. Á sama hátt og hraðakstur verður að teljast of tíður meðal þessa aldurshóps, kemur í ljós að ríflega fjórðungur hópsins segist einu sinni eða oftar hafa ekið bifreið undir áhrifum áfengis, en það verður að teljast hátt hlutfall. Aðeins lítill hluti hópsins hefur á hinn bóginn verið stöðvaður af lögreglu vegna ölvunaraksturs. Ekki er ólíklegt að aukið eftirlit með hraðakstri og ölvunarakstri í umferðinni myndi draga úr hvoru tveggja meðal þessa aldurshóps.

Sé litið á bílbeltanotkun kemur í ljós að skortur á henni getur ekki talist verulegur áhættuþáttur meðal þessa aldurshóps. Þannig segjast yfir 90% nemenda nota bílbelti nær alltaf eða mjög oft. Þessar niðurstöður koma heim og saman við upplýsingar frá Rannsóknarnefnd umferðarslysa. Aldursgreindar upplýsingar um orsakir banaslysa sýna þannig að hraðakstur og ölvunarakstur eru tíðari valdar banaslysa en skortur á notkun bílbelta, meðal yngsta aldurshóps ökumanna. Í ljósi þessa og niðurstaðnanna hér að framan verður athyglinni í köflunum hér á eftir beint að tvenns konar áhættuhegðun, hraðakstri og ölvunarakstri. Dregin verður upp mynd af því hvort slík áhættuhegðun tengist öðrum þáttum í félagslegu umhverfi ungmenna og leitast við að skýra hvaða þættir vegi þyngst sem forspá um slíka hegðun. Umræðan er brotin niður í afmarkaða kafla og þess freistað að draga fram áhrif sem flestra þátta. Mikilvægt er að hafa í huga að hér er um frumrannsókn á Íslandi að ræða. Viðfangsefnið er flókið og viðamikið og því líklegt að fleiri þættir kunni að skipta máli en hér eru dregnir fram.

3. Tengsl áhættu hegðunar í umferðinni og félagslegra aðstæðna ungs fólks

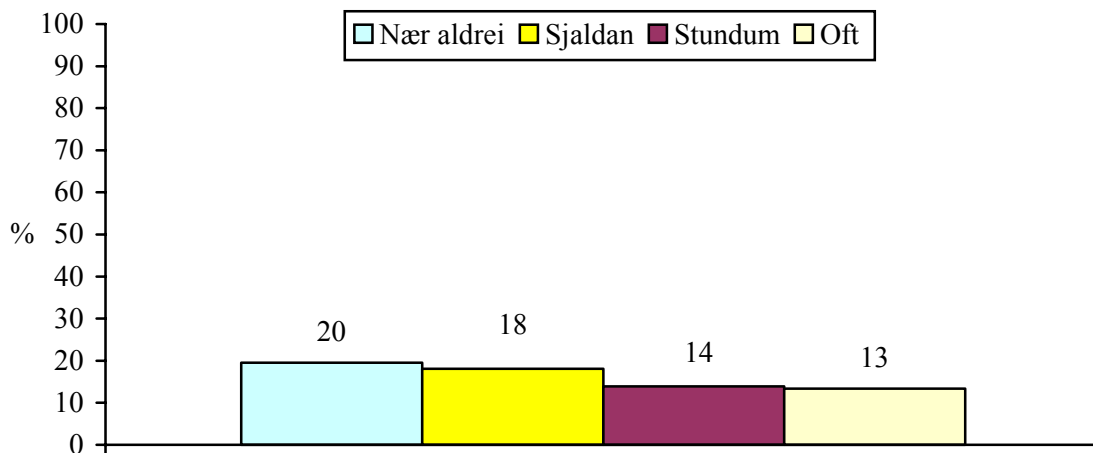
Í þessum kafla verður áhættu hegðun í umferðinni sett í samhengi við félagslegar aðstæður ökubærra ungmenna. Athugað verður hvort þættir á borð við samveru með fjölskyldu, samveru með vinum, líðan í skóla og ástundun náms tengist áhættu hegðun ungmenna í umferðinni. Þá verður skoðað hvort lífsstíll ungmenna, þættir á borð við þá að fara í partí, fara á skemmtistaði og neyta áfengis tengist akstursvenjum þeirra.

Eins og komið hefur fram hafa um 49% ökubærra framhaldsskólanema lent í smávægilegu óhappi eða árekstri sem ökumenn bifreiða. Þá hafa um 16% nemenda verið ökumenn í slysum þar sem verulegt tjón varð á bifreið og 5% nemenda hafa verið ökumenn þar sem slys urðu á fólki. Í rannsókn Fjölvors Darra Rafnssonar og samstarfsmanna (2000) kom fram að fjöldi ökutjóna eykst með verri akstursvenjum, auknum ölvunarakstri og neyslu áfengis almennt. Ölvunarakstur og hraðakstur eru eins fram hefur komið tveir helstu áhættuþættir tjóna eða slysa meðal ungra ökumanna.

Hraðakstur

Tengsl hraðaksturs og samveru með fjölskyldu

Þegar ýmsir þættir sem meta samveru ungmenna með fjölskyldu sinni eru athugðir má sjá marktæk neikvæð tengsl milli samveru og hraðaksturs. Það þýðir að þeim mun meiri tíma sem ungmennin verja með fjölskyldu sinni því ólíklegri eru þau til að aka sjaldan eða nær aldrei á leyfilegum hámarkshraða. Í fyrri rannsóknum höfum við bent á að samverustundir með fjölskyldu þurfa ekki að fela í sér skipulagða dagskrá (Þórólfur Þórlindsson, Inga Dóra Sigfúsdóttir o.fl., 1998). Hversdaglegir hlutir á borð við sjónvarpsáhorf með fjölskyldu geta þjónað sem góð vísbinding um þann tíma sem fjölskyldan ver saman. Dæmi um þetta má sjá á mynd 24. Þar má sjá hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem aka sjaldan eða nær aldrei á leyfilegum hámarkshraða eftir því hve oft þeir horfa á sjónvarp með fjölskyldu sinni.

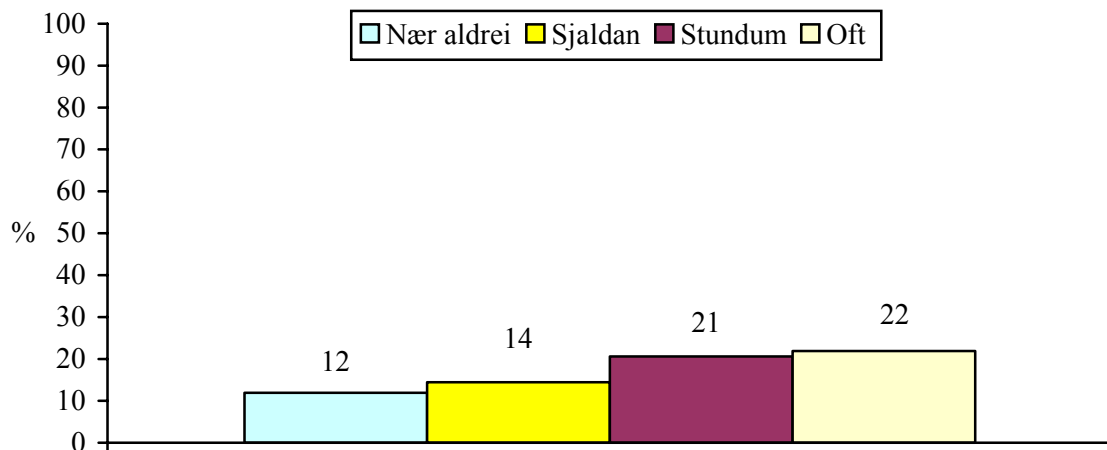


Mynd 24. Hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem aka sjaldan eða nær aldrei á leyfilegum hámarkshraða eftir því hve oft þeir horfa á sjónvarp með fjölskyldu sinni.

Niðurstöðurnar gefa til kynna að því oftari sem ungmenni horfa á sjónvarp með fjölskyldu sinni þeim mun ólíklegri eru þau til að aka sjaldan eða nær aldrei á leyfilegum hámarkshraða. Þannig segist um 20% ökubærra framhaldsskólanema sem horfa nær aldrei á sjónvarp með fjölskyldu sinni sjaldan eða nær aldrei aka á leyfilegum hámarkshraða samanbanið við töluvert lægra hlutfall þeirra sem horfa oft á sjónvarpið með fjölskyldu sinni, eða um 13%.

Tengsl hraðaksturs og samveru með vinum

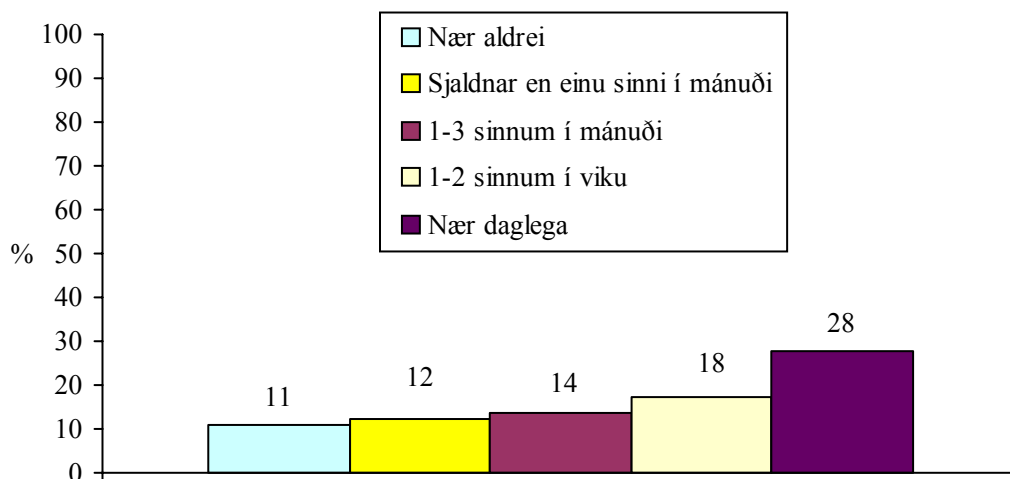
Á sama tíma og tíð samvera með fjölskyldu minnkar líkur á hraðakstri meðal ungmenna eykur tíð samvera með vinum líkur á hraðakstri. Þannig eru ungmenni sem segjast verja miklum tíma með vinum mun líklegri til að stunda hraðakstur en þau sem eru sjaldan með vinum sínum. Dæmi um þetta má sjá á mynd 25 þar sem fram kemur hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem ekur sjaldan eða nær aldrei á leyfilegum hámarkshraða eftir því hve oft þeir spila á tölvuleiki með vinum sínum. Á myndinni kemur fram að því oftari sem ungmenni spila tölvuleiki með vinum sínum þeim mun líklegri eru þau til að stunda hraðakstur. Þannig aka um 12% þeirra sem spila nær aldrei tölvuleiki með vinum sínum sjaldan eða nær aldrei á leyfilegum hámarkshraða samanbanið við um 22% þeirra sem gera slíkt oft með vinum sínum.



Mynd 25. Hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem aka sjaldan eða nær aldrei á leyfilegum hámarkshraða eftir því hve oft þeir spila tölvuleiki með vinum sínum.

Tengsl hraðaksturs og námsástundunar

Niðurstöður gefa til kynna nokkuð sterk tengsl milli hraðaksturs ungmenna og námsástundunar þeirra. Þannig eru ökubærir framhaldsskólanemar sem skrópa sjaldan í kennslustundum og sem stunda námið af elju og áhuga ólíklegri en aðrir til aka sjaldan eða nær aldrei á löglegum hámarkshraða. Þetta má sjá á myndum 26 og 27.

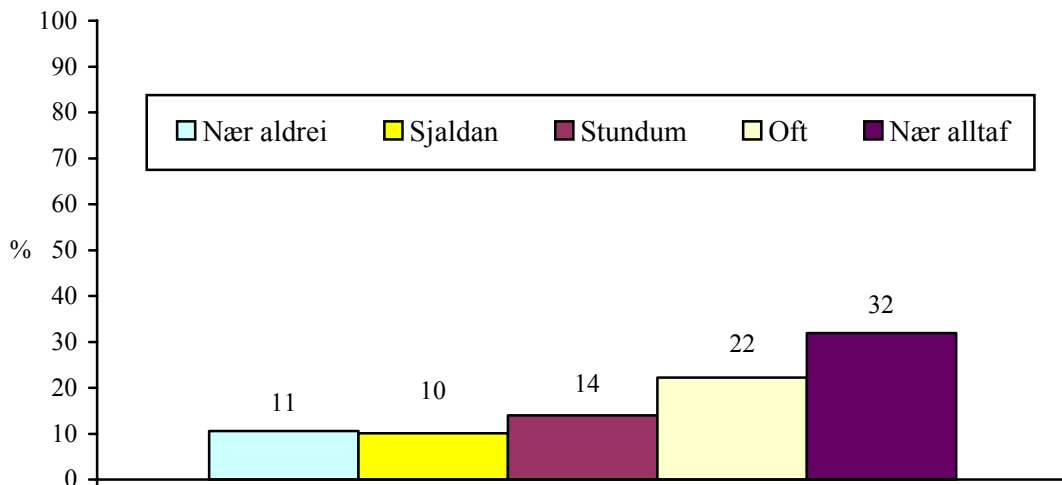


Mynd 26. Hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem aka sjaldan eða nær aldrei á leyfilegum hámarkshraða eftir því hve oft þeir skrópa úr kennslustundum.

Á mynd 26 má sjá að því oftar sem nemendur skrópa úr kennslustundum þeim mun líklegri eru þeir til að aka sjaldan eða nær aldrei á leyfilegum hámarkshraða. Þannig segjast um 28% þeirra sem skrópa nær daglega úr kennslustundum aka sjaldan eða nær aldrei á

leyfilegum hámarkshraða. Það sama á hins vegar einungis við um 11% þeirra sem segjast nær aldrei skrópa úr kennslustundum.

Á mynd 27 koma fram enn sterkari tengsl. Þar má sjá að því oftast sem nemendum leiðist námið þeim mun líklegri eru þeir til að aka sjaldan eða nær aldrei á leyfilegum hámarkshraða. Þannig eru þeir sem segjast nær alltaf leiðast námið rétt tæplega um þrefalt líklegri (32%) til að aka sjaldan eða nær aldrei á leyfilegum hámarkshraða samanborið við þá sem segjast nær aldrei leiðast námið (11%).

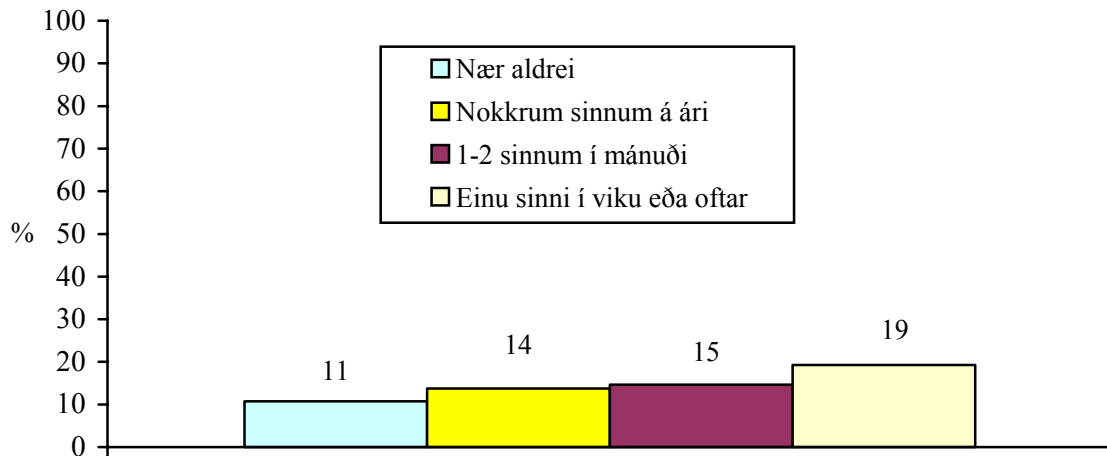


Mynd 27. Hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem aka sjaldan eða nær aldrei á leyfilegum hámarkshraða eftir því hve oft þeim leiðist námið.

Tengsl hraðaksturs og lífsstíls skemmtana

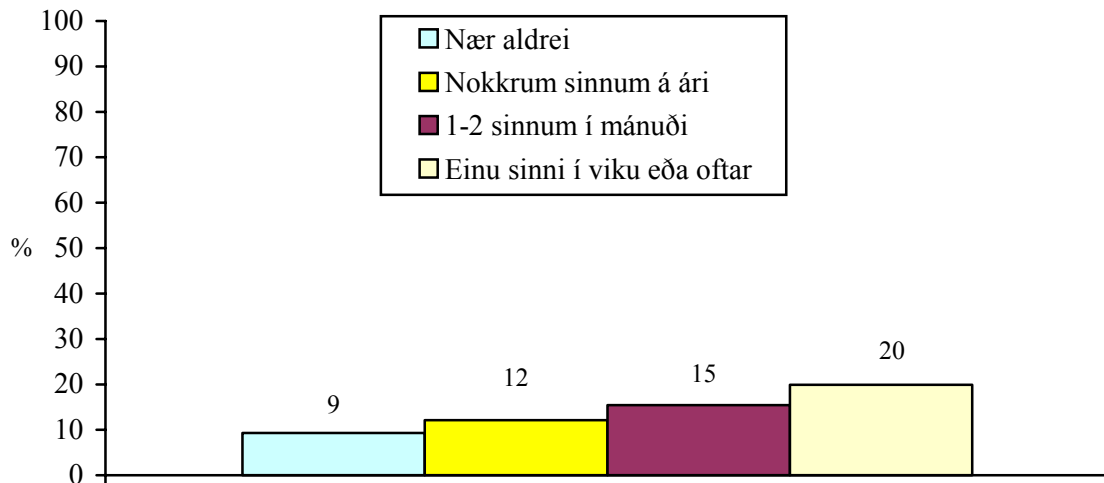
Bent hefur verið á ungt fólk þrói snemma með sér ákveðinn smekk sem hafi áhrif á það hvernig lífsstíl þau velja sér. Svokallaður skemmtanalífsstíll hefur meðal annars verið talinn einkennast af því að fara í partí, fara á skemmtistaði og neyta áfengis en slíkur lífsstíll er gjarnan talinn fara saman með veiku eftirliti og aðhaldi foreldra og litlum áhuga á námi (Hagan, 1991).

Á mynd 28 má sjá hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem aka sjaldan eða nær aldrei á leyfilegum hámarkshraða eftir því hve oft þeir fara í bæinn á kvöldin. Niðurstöður gefa til kynna að því oftast sem ungmennin fara í bæinn á kvöldin þeim mun líklegri eru þau til að stunda hraðakstur.



Mynd 28. Hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem aka sjaldan eða nær aldrei á leyfilegum hámarkshraða eftir því hve oft þeir fara í bæinn á kvöldin.

Svipað má sjá þegar partíástundun er skoðuð (sjá mynd 29). Þannig aukast líkur á því að ungmenni stundi hraðakstur eftir því sem þau fara oftar í partí. Um 20% þeirra sem fara í partí um einu sinni í viku eða oftar segjast sjaldan eða nær aldrei aka á leyfilegum hámarkshraða samanborið við um 9% þeirra sem fara nær aldrei í partí.



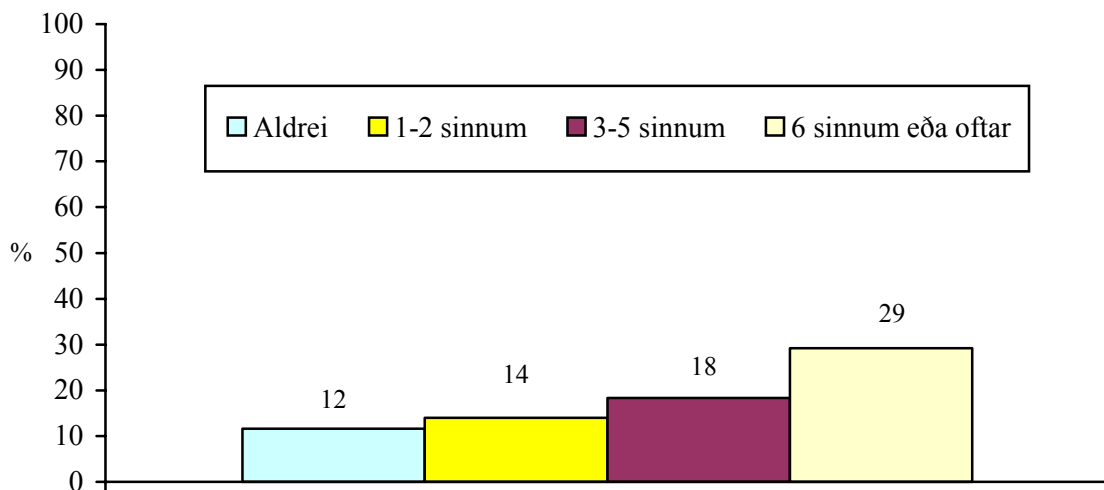
Mynd 29. Hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem aka sjaldan eða nær aldrei á leyfilegum hámarkshraða eftir því hve oft þeir fara í partí.

Tengsl hraðaksturs og vímuefnaneyslu

Eins og kemur fram í inngangi þá er neysla vímuefna í umferðinni oft á tíðum megin orsök umferðarslysa. Af þessum sökum hefur vímuefnaneysla ökumanna skipað stóran sess í

rannsóknnum á umferðarslysum og umferðarmenningu. Í innlendum rannsóknum, hefur til að mynda komið fram sterk fylgni á milli áfengisneyslu, vandamála tengdum áfengisneyslu og ölvunaraksturs (Fjölvar Darri Rafnsson o. fl, 2000). Svipaða niðurstöðu er að finna í erlendum rannsóknum (Beirness, 1995; Gregersen og Berg, 1994).

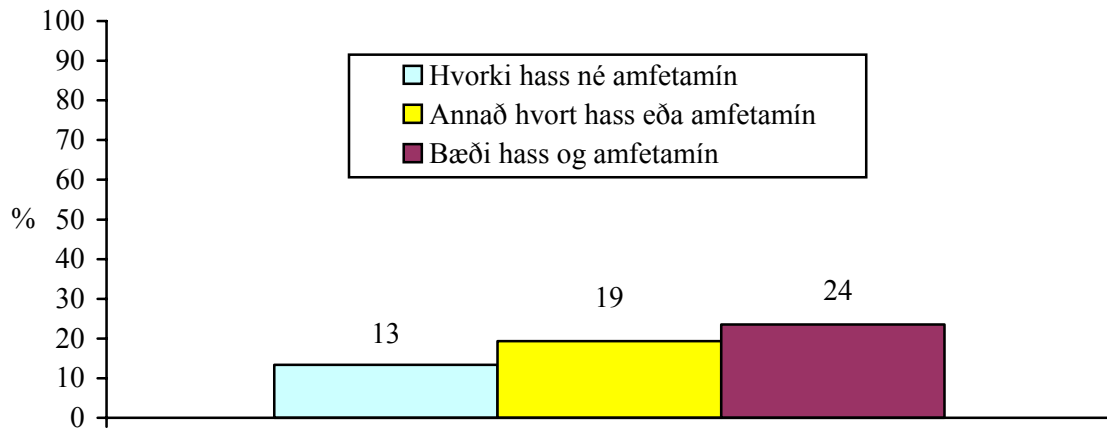
Niðurstöðurnar gefa til kynna að neysla framhaldsskólanema á áfengi sem og notkun þeirra á ólöglegum vímuefnum tengist því marktækt hve oft þeir keyra á leyfilegum hámarkshraða. Þannig auki tíð ölvun og notkun ólöglegra vímuefna svo sem hass og amfetamíns líkur á því að framhaldsskólanemar aki ekki á leyfilegum hámarkshraða. Þessar niðurstöður má sjá á myndum 30 og 31. Á mynd 30 má sjá hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem aka sjaldan eða nær aldrei á leyfilegum hámarkshraða eftir því hve oft þeir hafa orðið drukknir síðastliðna 30 daga.



Mynd 30. Hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem aka sjaldan eða nær aldrei á leyfilegum hámarkshraða eftir því hve oft þeir hafa orðið drukknir sl. 30 daga.

Á myndinni kemur fram að því oftar sem ungmenni hafa orðið drukkin sl. 30 daga þeim mun líklegri eru þau til að hafa ekið á ólöglegum hámarkshraða. Þannig hafa til að mynda um 12% þeirra sem aldrei hafa orðið drukkin sl. mánuð sjaldan eða nær aldrei ekið á leyfilegum hámarkshraða. Það sama á hins vegar við um 29% þeirra sem hafa orðið drukkin 6 sinnum eða oftar á sama tímabili (sjá mynd 30).

Á mynd 31 má sjá hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem aka sjaldan eða nær aldrei á leyfilegum hámarkshraða eftir því hvort þeir hafi notað hass og / eða amfetamín einhvern tíma um ævina.



Mynd 31. Hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem aka sjaldan eða nær aldrei á leyfilegum hámarkshraða eftir því hvort þeir hafi notað hass og/eða amfetamín einhvern tíma um ævina.

Sjá má að um 13% þeirra sem hafa aldrei notað hass né amfetamín segjast sjaldan eða aldrei aka á leyfilegum hámarkshraða samanborið við mun hærra hlutfall þeirra sem hafa einhvern tíma um ævina notað annað hvort hass eða amfetamín (19%) og enn hærra hlutfall þeirra sem hafa einhvern tíma notað bæði hass og amfetamín (24%).

Fjölbreytugreining á áhættuþáttum hraðaksturs

Niðurstöðurnar hér að framan leiða í ljós tvíhliða tengsl milli hraðaksturs og ýmissa þátta í félagslegu umhverfi ungmenna. Þannig sjáum við að stuðningur foreldra og sá tími sem varið er með þeim tengist hraðakstri ungmenna. Þetta bendir til þess að þau ungmenni sem fá minni stuðning frá foreldrum og verja litlum tíma með þeim séu líklegri en önnur til að aka of hratt. Við sjáum líka að samvera með vinum, líðan nemenda í skóla og fjarvistir nemenda eru allt þættir sem tengjast hraðakstri ungmenna. Þá er greinilegt að lífsstíll ungmenna sem einkennist af því að fara í partí og á skemmtistaði tengjast slíkri hegðun sterkt. Í ljósi þess þarf heldur ekki að koma á óvart að neysla ungmenna á áfengi og vímuefnum tengist of hröðum akstri. Greinilegt er að strákar eru líklegri til að aka of hratt en stelpur. Þá kemur nokkuð á óvart að aukinn aldur eykur líkur á hraðakstri. Þetta bendir til að yngstu öikumennirnir haldi sér frekar innan hraðatakmarkana og séu þannig varkárari en þeir sem hafa ekið um skeið.

Mikilvægt er að kanna hvort þessi tvíhliða tengsl milli hraðaksturs og félagslegra þátta haldist marktæk þegar tekið er tillit til þeirra allra í einu. Þetta er nauðsynlegt að gera svo unnt sé að átta sig á því hvaða þættir séu mikilvægastir í að skýra þessa áhættuhegðun ungmenna.

Í töflu 2 er sett fram fjölbreytu- aðhvarfsgreining til að kanna samband kyns, aldurs svo og fyrrgreindra félagslegra þátta við hraðakstur, þegar tillit er tekið til þeirra allra samtímis. Það mikilvægasta sem lesa má úr niðurstöðunum er að nokkrir félagslegir þættir spá greinilega fyrir um hraðakstur ungmenna í umferðinni. Þessir þættir eru kyn, aldur, samvera með foreldrum, líðan í skóla, fjarvera úr kennslustundum, lífsstíll skemmtana og áfengisneysla¹ (sjá töflu 2).

¹ Samanlagt skýra þessir þættir tölfræðilega um 14%

Tafla 2. Fjölbreytugreining á áhættuþáttum hraðaksturs meðal ökubærra framhaldsskólanema árið 2000. Staðlaðir hallastuðlar (beta).

	<u>Tvíhlíða</u>	<u>Líkan 1</u>	<u>Líkan 2</u>	<u>Líkan 3</u>	<u>Líkan 4</u>
Bakgrunnur					
Kyn	-.29 ***	-.29 ***	-.24 ***	-.26 ***	-.25 ***
Aldur	.06 ***	.07 ***	.06 ***	.05 **	.05 **
Félagslegur bakgrunnur					
Stuðningur foreldra	-.08 ***		.00	-.01	-.00
Samvera með foreldrum	-.12 ***		-.07 ***	-.07 ***	-.06 ***
Stuðningur vina	-.03		-.02	-.01	-.01
Samvera með vinum	.08 ***		.08 ***	.04 *	.03
Líðan í skóla	-.19 ***		-.09 ***	-.09 ***	-.08 ***
Fjarvistir úr kennslustundum	.18 ***		.08 ***	.06 **	.05 *
Lífsstíll					
Lífsstíll skemmtana	.10 ***			.10 ***	.07 ***
Farið á útihátíð	.06 ***			.01	.00
Vímuefnaneysla					
Hve oft hefur orðið drukkin	.17 ***				.07 ***
Hefur notað hass og/eða amfetamín	.09 ***				.02
R²		.09	.12	.14	.14

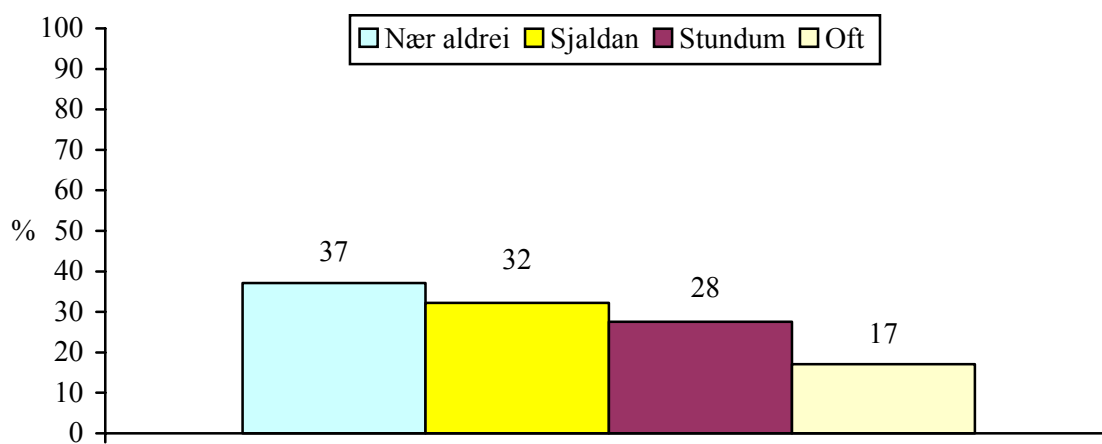
* p < 0,05 ** p < 0,01 *** p < 0,001

Niðurstöðurnar sýna að þessir þættir hafi allir marktæk fjölbreytutengsl við hraðakstur. Það er að segja, aukin samvera með foreldrum, betri líðan í skóla og færri fjarvistir draga þannig úr líkum á hraðakstri ungmenna. Hins vegar auka þættir á borð við tíða áfengisneyslu og lífsstíl skemmtana líkur á hraðakstri.

Ölvunarakstur

Tengsl ölvunaraksturs og samveru með fjölskyldu

Niðurstöður gefa til kynna neikvæð tengsl milli ölvunaraksturs og samveru með fjölskyldu. Þannig minnka líkur á ölvunarakstri eftir því sem ungmenni verja meiri tíma með fjölskyldu sinni í frítíma sínum. Dæmi um þetta má sjá á mynd 32 þar sem athugað er hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem hafa ekið undir áhrifum áfengis eftir því hve oft þeir horfa á sjónvarp með fjölskyldu sinni.

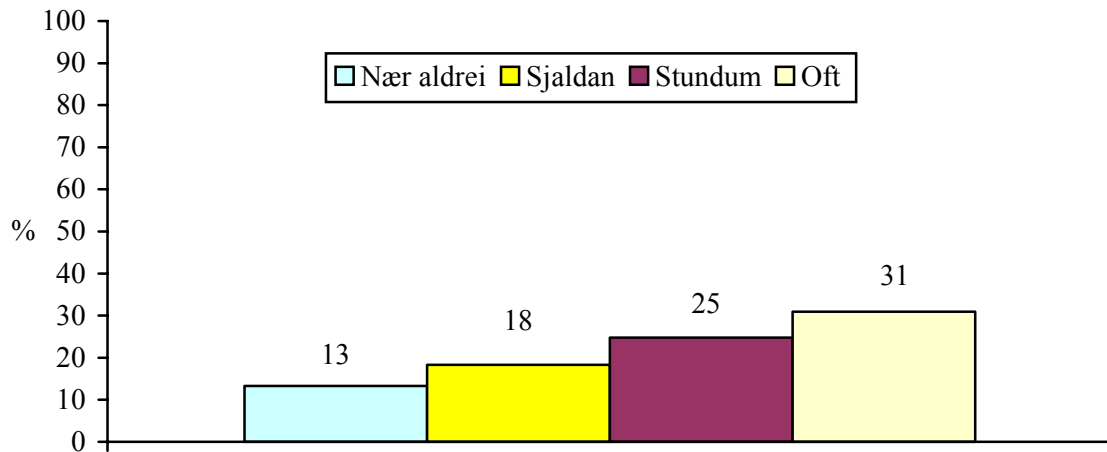


Mynd 32. Hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem hafa ekið undir áhrifum áfengis eftir því hve oft þeir horfa á sjónvarp með fjölskyldu sinni.

Á myndinni má sjá að um 17% þeirra sem horfa oft á sjónvarp með fjölskyldu sinni hafa ekið undir áhrifum áfengis samanborið við um 28% þeirra sem gera slíkt stundum, 32% sem gera slíkt sjaldan og 37% þeirra sem horfa nær aldrei á sjónvarpið með fjölskyldu sinni.

Tengsl ölvunaraksturs og samveru með vinum

Eins og kom fram í kaflanum hér á undan um hraðakstur eru jákvæð tengsl milli samveru vina og ölvunaraksturs. Þannig gefa niðurstöður til kynna að þeim mun oftar sem ungmenni verja tíma sínum með vinum þeim mun líklegri eru þau til að hafa ekið undir áhrifum áfengis. Dæmi um þetta má sjá á mynd 33. Þar kemur fram hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem hafa ekið undir áhrifum áfengis eftir því hve oft þeir fara út að keyra með vinum sínum.

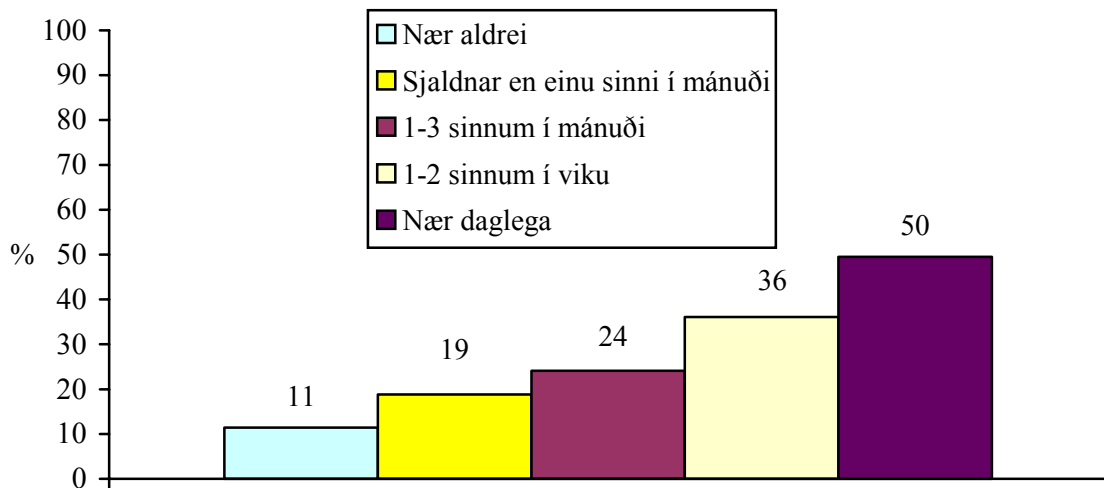


Mynd 33. Hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem hafa ekið undir áhrifum áfengis eftir því hve oft þeir fara út að keyra með vinum sínum.

Séu niðurstöðurnar skoðaðar á mynd 33 má sjá að því oftar sem ungmenni fara út að keyra með vinum sínum því líklegri eru þau til að hafa ekið undir áhrifum áfengis. Þannig segjast um 13% þeirra sem fara nær aldrei út að keyra með vinum sínum hafa ekið undir áhrifum áfengis samanborið við um tæplega þriðjung þeirra sem fara oft út að keyra með vinum sínum.

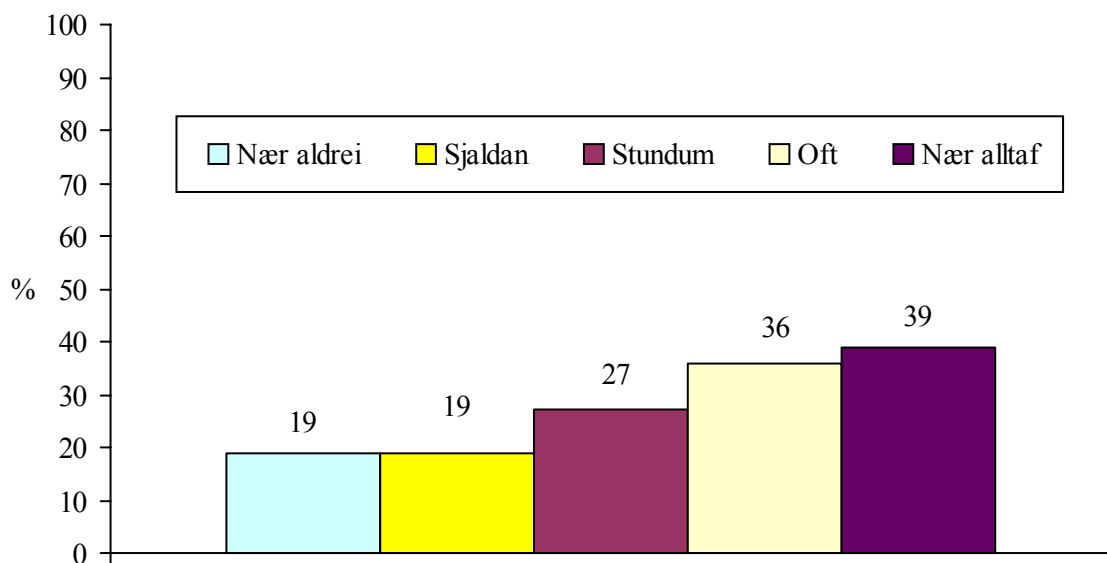
Tengsl ölvunaraksturs og námsástundunar

Á mynd 34 er sýnt hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem hafa ekið undir áhrifum áfengis eftir því hve oft þeir skrópa úr kennslustundum. Sjá má að eftir því sem framhaldsskólanemar skrópa oftar úr kennslustundum þeim mun líklegri eru þeir til að hafa ekið undir áhrifum áfengis. Þannig segjast til að mynda einungis um 11% þeirra sem nær aldrei skrópa úr kennslustundum hafa ekið undir áhrifum áfengis samanborið við um tæplega fjórðung þeirra sem skrópa 1-3 sinnum í viku og helming þeirra sem skrópa nær daglega.



Mynd 34. Hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem hafa ekið undir áhrifum áfengis eftir því hve oft þeir skrópa úr kennslustundum.

Þá má einnig sjá að því oftast sem framhaldsskólanemum leiðist námið því líklegri eru þeir til að hafa ekið undir áhrifum áfengis (mynd 35). Þannig hafa um 19% þeirra sem segjast nær aldrei leiðast námið ekið undir áhrifum áfengis samanborið við mun hærra hlutfall þeirra sem segjast leiðast námið stundum (36%) og nær alltaf (39%).

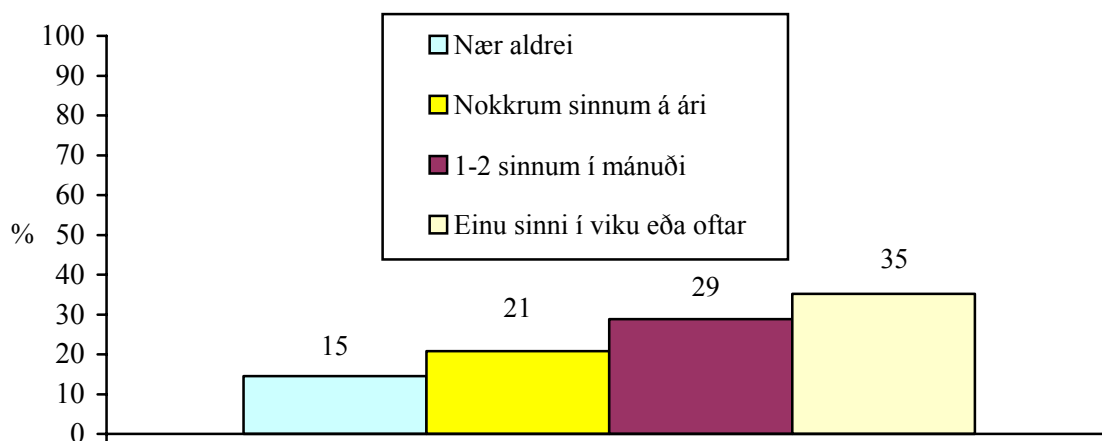


Mynd 35. Hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem hafa ekið undir áhrifum áfengis eftir því hve oft þeim leiðist námið.

Tengsl ölvunaraksturs og lífsstíls skemmtana

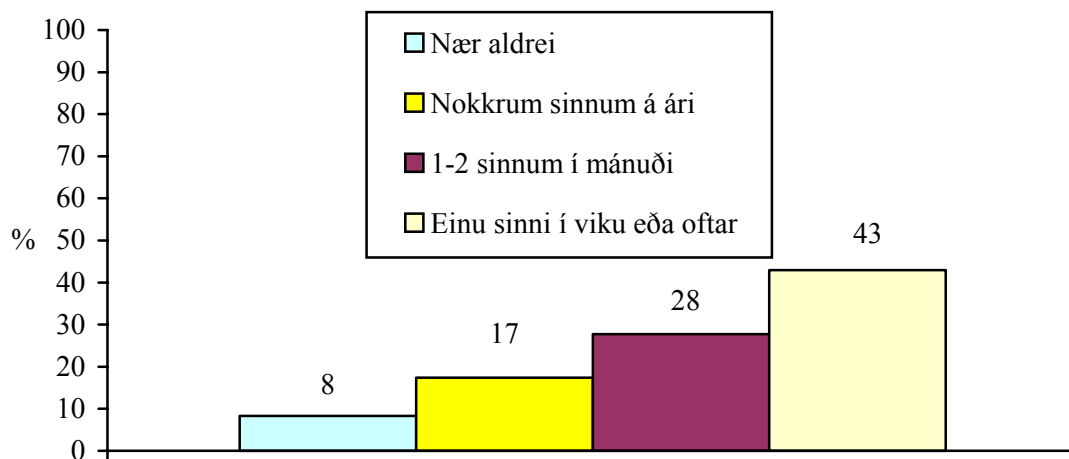
Eins og kom fram um tengsl lífsstíls skemmtana og hraðaksturs gefa niðurstöður til kynna jákvæð tengsl milli ölvunaraksturs og lífsstíls skemmtana. Þannig eru ungmenni sem stunda slíkan lífsstíl í miklu mæli (fara til að mynda á bari, skemmtistaði, böll eða partí) líklegri en aðrir til að hafa ekið undir áhrifum áfengis. Dæmi um þetta má sjá á myndum 36 og 37.

Á mynd 36 kemur fram hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem hafa ekið undir áhrifum áfengis eftir því hve oft þeir fara í bæinn á kvöldin. Niðurstöður sýna að þeim mun oftar sem ungmenni fara í bæinn að kvöldi til því líklegri eru þau til að hafa ekið undir áhrifum áfengis. Þannig segjast til að mynda einungis um 15% þeirra sem fara nær aldrei í bæinn á kvöldin hafa ekið undir áhrifum áfengis samanborið við rúmlega tvöfalt hærra hlutfall þeirra sem fara 1-2 sinnum eða oftar í bæinn að kvöldi til (29% og 35%).



Mynd 36. Hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem hafa ekið undir áhrifum áfengis eftir því hve oft þeir fara í bæinn á kvöldin.

Sé ölvunarakstur skoðaður eftir því hve oft ungmennin fara í partý kemur í ljós sterk jákvæð fylgni (sjá mynd 37). Þannig hafa einungis um 8% þeirra sem fara nær aldrei í partí ekið undir áhrifum áfengis samanborið við t.d. um 28% þeirra sem fara í partí 1-2 sinnum í mánuði og um 43% þeirra sem fara í partí vikulega eða oftar.



Mynd 37. Hlutfall ökubærra framhaldsskólanema sem hafa ekið undir áhrifum áfengis eftir því hve oft þeir fara í partí.

Fjölbreytugreining á áhættuþáttum ölvunaraksturs

Í köflunum hér að framan koma fram greinileg tvíhliða tengsl milli ölvunaraksturs og ýmissa félagslegra þátta í umhverfi ungmenna. Þannig sjáum við neikvæð tengsl milli stuðnings foreldra og samveru annars vegar og ölvunaraksturs ungmenna hins vegar. Á hinn bóginn koma fram jákvæð tengsl milli samveru með vinum og ölvunaraksturs. Þannig eru þau ungmenni sem verja miklum tíma með vinum líklegri til að aka undir áhrifum áfengis en þeir sem verja minni tíma með vinum. Samvera með fjölskyldu dregur hins vegar úr líkum á ölvunarakstri. Eins og fram kom í fjölbreytukaflanum hér að framan um hraðakstur eru greinilega tengsl milli þess að skrópa í skóla og þess að aka undir áhrifum áfengis. Þá koma fram sterk jákvæð tengsl milli skemmtanalífsstíls, áfengis- og vímuefnaneyslu og ölvunaraksturs. Athygli vekur að sterk tengsl eru milli þess að hafa sótt útihátíð og að hafa ekið ölvaður. Líkt og við höfum séð með aðra áhættuþegðun eru strákar líklegri en stelpur til að aka undir áhrifum áfengis. Þá sjáum við að aukinn aldur eykur líkur á því að ungmenni hafi ekið undir áhrifum áfengis. Mikilvægt er að kanna hvort þessi tvíhliða tengsl milli ölvunaraksturs og félagslegra þátta haldist marktæk þegar tekið er tillit til þeirra allra í einu. Þetta er nauðsynlegt að gera svo unnt sé að átta sig á því hvaða þættir skýri helst ölvunarakstur meðal ungmenna.

Í töflu 3 er sett fram fjölbreytu- aðhvarfsgreining til að kanna samband kyns, aldurs svo og fyrrgreindra félagslegra þátta við ölvunarakstur, þegar tillit er tekið til þeirra allra samtímis.

Tafla 3. Fjölbreytugreining á áhættuþáttum ölvunaraksturs meðal ökubærra framhaldsskólanema árið 2000. Staðlaðir hallastuðlar (beta).

	<u>Tvíhlíða</u>	<u>Líkan 1</u>	<u>Líkan 2</u>	<u>Líkan 3</u>	<u>Líkan 4</u>
Bakgrunnur					
Kyn	-.20 ***	-.20 ***	-.15 ***	-.16 ***	-.13 ***
Aldur	.21 ***	.21 ***	.19 ***	.16 ***	.15 ***
Félagslegur bakgrunnur					
Stuðningur foreldra	-.06 ***		.02	.01	.02
Samvera með foreldrum	-.15 ***		-.12 ***	-.12 ***	-.07 ***
Stuðningur vina	-.04 *		.02	.00	.00
Samvera með vinum	.12 ***		.10 ***	.02	.01
Líðan í skóla	-.17 ***		-.07 ***	-.06 ***	-.04 *
Fjarvistir úr kennslustundum	.25 ***		.16 ***	.10 ***	.04 *
Lífsstíll					
Lífsstíll skemmtana	.25 ***			.19 ***	.09 ***
Farið á útihátíð	.17 ***			.09 ***	.07 ***
Vímuefnaneysla					
Hve oft hefur orðið drukkin	.34 ***				.17 ***
Hefur notað hass og/eða amfetamín	.36 ***				.22 ***
R²		.08	.15	.18	.25

* p < 0,05 ** p < 0,01 *** p < 0,001

Niðurstöðurnar sýna að félagslegt umhverfi ungmenna og lífsstíll þeirra spáir allsterkt fyrir um ölvunarakstur í umferðinni. Samanlagt skýra þessir þættir tölfræðilega um 25% í fylgibreytunni ölvunarakstri. Fram kemur nokkuð ólíkt skýringarmynstur en það sem við höfðum áður séð er við skoðuðum hraðakstur. Greinilegt er að samvera með fjölskyldu skiptir máli í báðum tilvikum. Þannig eru þau ungmenni sem verja meiri tíma með foreldrum ólíklegri til að aka undir áhrifum áfengis en hin sem verja minni tíma með þeim. Hér er það þó augljóslega svo að lífsstíll skemmtana og áfengis- og vímuefnaneysla eru þeir þættir sem vega þyngst þegar skýra á líkur á ölvunarakstri. Athyglisvert er að benda á að það eitt að hafa sótt útihátíð eykur líkur á ölvunarakstri ungmenna þó að tillit hafi verið tekið til annarra þátta.

Lokaorð

Niðurstöður rannsókna styðja almennt það sjónarmið að félagslegt umhverfi ungmenna hafi verulega um það að segja hvernig þeim farnist í lífinu. Þannig hafa íslenskar rannsóknir til að mynda sýnt að tengsl ungmenna og foreldra það er að segja stuðningur foreldra, eftirlit þeirra og aðhald, svo og tími sem unglingar og foreldrar verja saman, hefur áhrif á líkur þess að unglingar neyti vímuefna og beiti ofbeldi (Þórólfur Þórlindsson, Inga Dóra Sigfúsdóttir og félagar, 1998; Þórólfur Þórlindsson og félagar, 2000). Þá hafa rannsóknir sýnt að andleg líðan ungmenna og gengi þeirra í skóla ákvarðast mjög af því umhverfi sem þau búa í (Inga Dóra Sigfúsdóttir, George Farkas and Eric Silver, væntanlegt; Inga Dóra Sigfúsdóttir, 2004).

Niðurstöðurnar sem hér hafa verið kynntar benda til þess að áhættuhegðun ungmenna í umferðinni tengist verulega öðrum þáttum í félagslegu umhverfi þeirra. Þannig sjáum við að aðstæður ungmenna og lífstíll þeirra spáir allsterkt fyrir, bæði um líkur á því að þau aki of hratt og því að þau aki undir áhrifum vímuefna. Greinilegt er að samvera með fjölskyldu og góð líðan í skóla skipta máli í því að draga úr líkum á áhættuhegðun í umferðinni. Mikil samvera með jafningjahópi og lífstíll sem einkennist af skemmtunum eykur á hinn bóginn allverulega líkur á slíkri hegðun. Rétt er að ítreka að það eitt að sækja útihátíðir eykur líkur á ölvunarakstri ungmenna þótt tillit hafi verið tekið til annarra mikilvægra þátta. Þá má í þessu samhengi benda á að sérstaklega voru könnuð tengsl milli þess að verja miklum tíma í að keyra úti með vinum annars vegar og með fjölskyldu hins vegar við það að verða fyrir tjónum eða slysum í umferðinni. Fram komu andstæð tengsl milli þessara þátta. Þannig eru ungmenni sem verja miklum tíma úti að keyra með vinum mun líklegri til að hafa lent í tjóni eða slysi í umferðinni en þau ungmenni sem verja miklum tíma úti að keyra með fjölskyldu. Þetta gæti bent til þess að félagsskapurinn sé skýringarþáttur tjóna og slysa. Sá tími sem varið er í umferðinni vegi minna sem skýring á þessum þáttum. Þann fyrirvara verður að setja við þessa niðurstöður að gögnin gefa ekki kost á að greina hvort hér sé um mismunandi hópa að ræða. Þannig kann að vera að þau ungmenni sem verji miklum tíma úti að aka með fjölskyldu séu síður öikumenn sjálf, en þau ungmenni sem verja miklum tíma úti að aka með vinum. Þetta er mikilvægt að skoða nánar í rannsóknum í framtíðinni.

Rétt er að ítreka að þessi rannsókn sem gerð var meðal 4851 framhaldsskólanema á Íslandi á aldrinum 17-19 ára er fyrsta viðamikla rannsókn á tengslum áhættuhegðunar í umferðinni og félagslegra þátta sem gerð er hér á landi. Niðurstöður hennar benda til þess að unnt sé að greina þann hóp ungmenna sem líklegastur sé til að viðhafa áhættuhegðun í umferðinni.

Á undanförunum árum hefur miklu fé hefur verið varið í auglýsingar til að ná til ökumanna ungra sem eldri með það að leiðarljósi að hafa áhrif á viðhorf fólks til áhættuhegðunar í umferðinni. Margar rannsóknir sýna þó að viðhorf og hegðun fara ekki endilega saman. Fólki getur haft neikvæð viðhorf til áhættuhegðunar í umferðinni og verið fullljóst hverjar afleiðingar slíkrar hegðunar kunni að hafa í för með sér. Sömu einstaklingar geta þó verið uppvísir að ítrekuðum hraðakstri eða annarri áhættuhegðun í umferðinni. Þetta á sérstaklega við um ungt fólk. Það er vel þekkt úr innlendum og erlendum rannsóknum að hegðun þess á sér oft stað án beinna fyrirætlana eða fyrirfram gefinna áforma. Hraðakstur er þannig oft sprottinn upp af skyndilegri hugdettu, verður hluti af “leik” þar sem lítill gaumur er gefinn að hættunni sem honum fylgir. Þetta er mikilvægt að hafa í huga þegar mótuð er forvarnarstefna í umferðaröryggismálum meðal ungs fólks. Niðurstöður þessarar rannsóknar benda til þess að mikilvægt sé að hafa áhrif á umhverfi og aðstæður ungs fólks með það að markmiði að draga úr líkum á áhættuhegðun. Ólíklegt verður að teljast að árangur náist með fræðslu og auglýsingum einum saman. Öflug löggæsla leikur hér eflaust veigamikil hlutverk. Þá benda niðurstöður okkar til þess að huga þurfi að óformlegu taumhaldi í samfélaginu, sérstaklega því taumhaldi sem verður til í persónulegum samskiptum fólks. Árangursríkt forvarnarstarf á sviði umferðaröryggismála verður ekki unnið nema hugað sé að því að bæta félagslegt umhverfi ungmenna.

Heimildir

- Barnes, G. M. og Farrell, M. P. (1992). Parental support and control as predictors of adolescent drinking, delinquency and related problem behaviors. *Journal of Marriage and the family*, 54, 763-776.
- Durkheim, E. (1897/1951). *Suicide: A study in sociology*. London: Routledge.
- Felson, R. B., Liska, A. E., South, S. J. og McNulty, T.L. (1994). The subculture of violence and delinquency: Individual vs. school context effects. *Social Forces*, 73, 155-173.
- Fjölvar Darri Rafnsson, Karl Ægir Karlsson og Matthías Þorvaldsson (2000). *Ungir Ökumenn*. Reykjavík: Dómsmálaráðuneytið.
- Gregersen, N. P. og Berg, H.Y. (1994). Lifestyle and accidents among young drivers. *Accident Analysis and Prevention*, bls. 297-303.
- Hagan, J. (1991). Destiny and drift: Subculture preferences, status attainments and the risks and rewards of youth. *American Sociological Review*, 56, 567-582.
- Hirschi, T. (1969). *Causes of delinquency*. Berkeley: University of California Press.
- Inga Dora Sigfusdóttir (2004). Stress in adolescents' lives: The role of negative life events and social support in understanding distress, delinquency, substance use and school performance. *Doktorsritgerð við Penn State háskóla*.
- Inga Dora Sigfusdóttir, George Farkas and Eric Silver (væntanlegt). The Role of Depressed Mood and Anger in the Relationship between Family Conflict and Delinquent Behavior. *Journal of Youth and Adolescence*.
- Krohn, M. D. og Massey, J. L. (1980). Social control and delinquent behavior: An examination of the elements of the social bond. *The Sociological Quarterly*, 21, 529-543.

- Krohn, M.D., Lanza-Kaduce, L. og Akers, R.L. (1984). Community context and theories of deviant behavior: An examination of social learning and social bonding theories. *The Sociological Quarterly*, 25, 353-371.
- Merton, R. K. (1964). Anomie, anomia and social interaction. Í M.B. Clinard (ritstj.), *Anomie and deviant behavior* (bls. 213-243). NY: Free Press of Glencoe.
- Phillips, David P. (1979). Suicide motorvehicle fatalities and the mass media. *American Journal of Sociology*, 84, 1150-1174.
- Rannsóknarnefnd umferðarslysa (2001). *Banaslys í umferðinni 2000*. Reykjavík.
- Twisk, D., (1995). Magnitude and characteristics of the problem of young driver crashers in Europe. Í Simpson, H., (ritstj.), *New to the road; reducing the risk for young motorists*, bls. 27-35. Los Angeles: University of California.
- Williams, A., (1995). Magnitude and characteristics of the young driver crash problem in the United States. Í Simpson, H., (ritstj.), *New to the road; reducing the risk for young motorists*, bls. 19-27. Los Angeles: University of California.
- Warr, M. (1993). Age, Peers and delinquency. *Criminology*, 31, 17-40.
- Þóroddur Bjarnason, Bryndís Björk Ásgeirsdóttir, Þórólfur Þórlindsson, Inga Dóra Sigfúsdóttir og Jón Gunnar Bernburg, (2000). *Umfang ofbeldis meðal íslenskra unglinga og félagslegir skýringarþættir þess*. Reykjavík: Rannsóknir & greining.
- Þórólfur Þórlindsson, Inga Dóra Sigfúsdóttir, Jón Gunnar Bernburg og Viðar Halldórsson (1998). *Vímuefnaneysla ungs fólks: Umhverfi og aðstæður*. Reykjavík: Rannsóknarstofnun uppeldis- og menntamála.
- Þórólfur Þórlindsson og Þóroddur Bjarnason, (1998). Modeling Durkheim on the micro level: A study of youth suicidality. *American Sociological Review*, 63; 94-110.

Um Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Markmiðið með starfi Rannsóknarnefndar umferðarslysa er að auka þekkingu og skilning á orsökum umferðarslysa. Nefndinni er ætlað að rannsaka umferðarslys og leggja fram tillögur til úrbóta, sem byggjast á niðurstöðum rannsókna.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa starfar á grundvelli 3. mgr. 115. gr.a. umferðarlaga nr. 50/1987 og reglugerðar nr. 681/1998 um Rannsóknarnefnd umferðarslysa. Nefndarmenn skulu hafa sérþekkingu svo sem á umferðarlöggjöf, löggæslu, slysa- og bráðalækningum, umferðarskipulagi, bifreiðatækni og váttryggingum. Nefndin skal starfa sjálfstætt og óháð öðrum aðilum.

Nefndin ákveður hvaða flokkar slysa skuli rannsakaðir, t.d. banaslys í umferðinni eða vissir flokkar annarra alvarlegra umferðarslysa. Rannsakaðir eru þeir þættir er urðu til þess að slysið varð og eru þeir flokkaðir eftir því, hvort þeir tengjast vegfarendum, ökutækjum eða vegi og umhverfi hans. Á grundvelli rannsókna skulu lagðar fram tillögur um ráðstafanir til að koma í veg fyrir sambærileg umferðarslys, eða draga úr afleiðingum þeirra.

Eftirfarandi ferli er fylgt við rannsóknir umferðarslysa:

- Að tilhlutan lögreglu tilkynnir Neyðarlínan nefndinni um umferðarslys
- Nefndarmenn eða starfsmenn rannsaka vettvang, þegar ástæða er til og aðstæður leyfa
- Ökutæki, er tengjast slysinu, eru athuguð
- Viðtal er tekið við þá er aðild áttu að slysi og vitni, ef nefndin telur ástæðu til
- Nefndin aflar afrita lögreglu- og sjúkraskýrslna, og annarra gagna er slysið varða
- Öll gögn og skýrslur, sem nefndinni berast eru meðhöndluð sem trúnaðarmál.

Nefndarmenn og sérfræðingar gera sína athugun og er gögnum safnað saman um hvert slys. Nefndin leggur síðan mat á orsakir hvers slyss. Gerð er yfirlitsskýrsla árlega um þá tilteknu gerð slysa sem rannsökuð hefur verið. Í þeirri skýrslu skal koma fram samantekt á orsökum slysa, flokkun þeirra og tillögur að fyrirbyggjandi aðgerðum. Kostnaður vegna starfs nefndarinnar greiðist af framlögum, sem nefndinni hafa verið veitt í fjárlögum og af stofnunum.