

---

# Umferðarstofa Ársskýrsla 2004



<b>Ávarp forstjóra</b>	3
<b>Umferðarstofa</b>	
Skipurit og viðfangsefni	4
Ökutækjasvið	4
Umferðaröryggissvið	5
Rekstrarsvið	5
Lagasvið	6
Tölvukerfi DMR	6
Stefnumótun	7
Áreiðanleiki	7
Þjónusta	7
Árangur	7
Framtíðarsýn	7
Starfsmannamál	7
Fjármál og rekstur	8
Rekstrarreikningur ársins 2004	8
Efnahagsreikningur 31. desember 2004	9
Sjóðstreymi ársins 2004	10
Nýtt þjónustuver	11
<b>Nokkrir viðburðir</b>	
Samnorrænar ráðstefnur Umferðarstofu	12
Fundur NVF 54	12
Ársfundur NTR	12
Um skorkort US	13
<b>Verkefni og árangur</b>	
Umferðaröryggismál	14
Áróðursherferðir	14
„Hægðu á þér“	14
„30 km“	15
„Hvað þarf til að stoppa þig?“	15
Þátttaka í verkefnum tengdum umferðaröryggismálum	17
Umferðaröryggisfulltrúar – Landsbjörg	17
Elli eldfluga	17
Skyndihjálp á ferðinni	17
Alþjóðaheilbrigðisdagurinn	18
Umferðarfréttastofa	18
Umferðarskólinn	19
Nýtt fræðsluefni	19
Hljóðbækur umferðarskólans	19
Dreifing fræðsluefnis	19
Samvinna við heilsugæslustöðvar	20
Námskeið í umferðarfræðslu	20
Könnun á öryggisbúnaði barna í bílum	20
Tölvuleikurinn Krakkarnir í Kátugötu	20
Jólagetraun	20
Ökutækjaskráningar	21
Tölfræðiupplýsingar	21
Ökunám, ökukennsla og ökuþróf	22
Ökunám	22
Ökukennsla	22
Aukin ökuréttindi	22
Almenn ökuréttindi	22
Önnur ökuréttindi	23
Ökukennarar	24
Slysaskráning	24
NorType	26
Upplýsingaveita	27
Upplýsingar úr slysaskrá	27
Upplýsingamiðlun úr ökutækjaskrá	27
Upplýsingamiðlun vegna öryggis barna í umferðinni	28
Eftirlit með skoðunarstöðvum	28
Rannsóknarverkefni	29
Reglugerðir/Regluverk	30
Slysarannsóknir	31
Rafrænir ökuritar	31

# Ávarp forstjóra

Umferðarmálin höfðu vistaskipti um næst síðustu áramót þegar stjórnsýsla umferðamála var flutt frá dómsmálaráðuneytinu til samgönguráðuneytisins. Umferðarstofa annast þessa stjórnsýslu í umboði samgönguráðuneytisins og er eitt af meginverkefnum Umferðarstofu að vinna að bættu umferðaröryggi til þess að auka lífsgæði almennings. Óhætt er að segja að þetta sé verðugt verkefni og metnaðarfullt markmið til hagsbóta fyrir fólkíð í landinu.



Þegar Umferðarstofa var stofnuð við samruna Skráningarstofunnar ehf og Umferðarráðs þurfti að endurskipuleggja starfsemiina með nýjum hætti og setja henni stefnumið til að takast á við þá óhugnanlegu vá, sem umferðarslysirn eru og fylkja starfsmönnum til starfa að nýju.

Í meginatriðum skiptast verkefni Umferðarstofu á fjögur svið, þ.e. skráningu og skoðun ökutækja, ökunám og umferðaröryggi, lög og reglur um umferð og rekstrarsvið, sem er eins konar stoðdeild við hin sviðin þrjú. Til þess að halda utan um markmið starfseminnar og meta árangurinn er notað stefnumiðað árangursmat með 25 mælikvörðum.

Þótt við Íslendingar séum í hópi þeirra þjóða sem hvað best tök hafa á þessum málum erum við ekki bestir og full ástæða er til þess að herða róðurinn. Hjá okkur voru um 9 dauðaslys á ári í umferðinni á hverja 100 þúsund íbúa á árunum 1998–2002. Í Svíþjóð, Bretlandi og Hollandi voru þau 6–7 og að meðaltali 11 í aðildarlöndum EES. Samkvæmt rannsóknum er helmingur þessara dauðaslysa rakinn til hraðaksturs, ölvunaraksturs og of lítillar beltanotkunar. Segir svo hugur að hraði og þreyta nútímaþjóðfélagsins eigi líka hlut að máli.

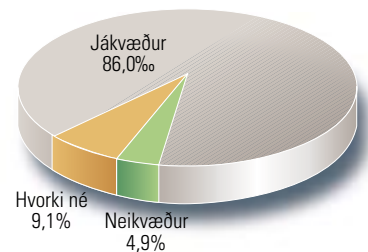
Á undanförunum missirum hefur margt verið gert til að auka umferðaröryggið, m.a. með því að stuðla að betri þjálfun og heilbrigðara hugarfari ökumanna. Lögð hefur verið áhersla á eflingu undirbúnings ungmenna fyrir ökuþróf, bæði með bættri ökukennslu og aukinni þjálfun ungra ökumanna. Þá var refsivöndurinn reiddur hærra til lofts með punktakerfinu, sem komið var á laggirnar 1999.

Til að hamla gegn umferðarslysum þykir sérstök ástæða til að beina athyglinni að þjóðvegum landsins þar sem alvarlegum slysum hefur fjölgað hlutfallslega að undanförunu. Þar er að mörgu að hyggja. Vegakerfið hefur batnað til mikilla muna á liðnum árum og betri vegir leiða til aukins hraða. Þar verður ekki bæði sleppt og haldið. Því þurfa ökumenn að gera sér grein fyrir, hve mikið hagsmunamál það er að komast heilu og höldnu á leiðarenda. Ölvunarakstur hefur löngum verið verið stór áhrifaþáttur í alvarlegum slysum og líka þarf að brýna ökumenn og farþega til að spenna beltin.

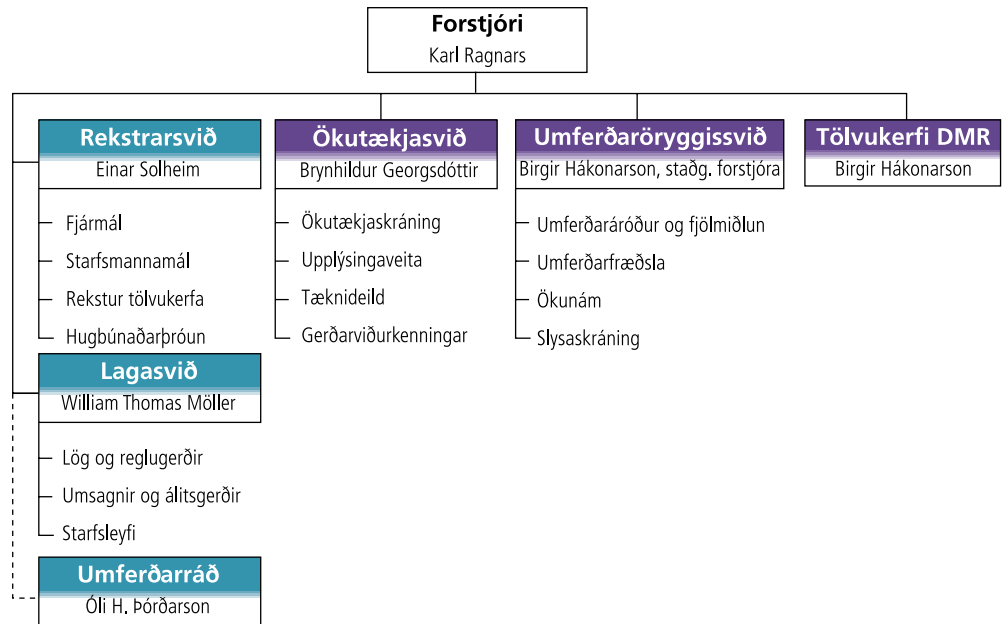
Til að hamra á þessum atriðum þarf stöðugan og mikinn áróður. Það er staðreynd að óhugnanlegur áróður, sem sýnir á glöggan hátt afleiðingar alvarlegra slysa, er áhrifaríkastur. Það er von mín að ekki sé óþarflega langt gengið í því að ofbjóða þeim sem ekkert hafa til saka unnið. Ef það gerist biðst ég afsökunar.

*Karl Ragnars, forstjóri Umferðarstofu*

Erðu jákvæður eða neikvæður gagnvart umferðarstofu?



# Umferðarstofa



## Skipurit og viðfangsefni

Í lögum nr. 83/2002 um breytingu á lögum nr. 50/1987 er í stórum dráttum kveðið á um verkefni Umferðarstofu. Umferðarstofa ber ábyrgð á stjórnslu umferðarmála á Íslandi en í því felst m.a. skráning ökutækja, umferðarfræðsla og fleiri verkefni sem tengjast ökutækjum og umferð. Umferðarstofa vinnur í samræmi við umferðaröryggisáætlun stjórnvalda til ársins 2012 að þeim markmiðum sem þar er að finna.

### Ökutækjasvið

Umferðarstofa ber ábyrgð á skráningu ökutækja, umsýslu skráningarkerfja og rekstri upplýsingakerfis um ökutæki. Í því felst m.a. forskráning, nýskráning, afskráning, breytingaskráning, endurskráning, tjónaskráning og eigendaskráning ökutækja. Lögð er áhersla á að allar skráningar séu réttar og að ökutæki uppfylli öll skilyrði samkvæmt reglum um gerð og búnað og að lögmætar tryggingar séu fyrir hendi, til að auka öryggi ökutækja í umferðinni. Þá starfrækir Umferðarstofa upplýsingakerfi um ökutæki, ökutækjaskrá, en hún er m.a. aðgengileg á netinu. Ökutækjaskrá inniheldur upplýsingar um eiganda, tæknilegar upplýsingar um ökutæki, stöðu opinberra gjalda og trygginga, upplýsingar um veðbönd og ferilskrá ökutækis. Á ökutækjasviði er einnig starfrækt ytra eftirlit, en í því felst eftirlit með fulltrúum umboðanna, skoðunarstofum og eftirlit með framkvæmd ökunáms.

Umferðarstofa annast skráningu og rekstur NorType gagnagrunnsins, sem er samvinnuverkefni skráningaraðila ökutækja á Íslandi, Noregi, Svíþjóð og Finnlandi. NorType gagnagrunnurinn inniheldur upplýsingar um tæknilegar útfærslur fólksbifreiða skv. evrópskum heildargerðarviðurkenningum. Við nýskráningu heildargerðarviðurkenndra ökutækja eru upplýsingar úr NorType gagnagrunninum notaðar sem tryggja að eingöngu eru skráð ökutæki sem uppfylla evrópskar kröfur um gerð og búnað.

# Umferðarstofa

## Umferðaröryggisvið

Umferðarstofa leitast við að skapa sem mest öryggi í umferðinni fyrir alla hópa vegfarenda, meðal annars með því að ná fram hugarfarsbreytingu og auka virðingu fyrir lögum og reglum um umferðarmál. Umferðarstofa stýrir fræðslu og miðlun upplýsinga um umferðarmál og stuðlar að þátttöku og samstarfi allra aðila sem vilja vinna að framgangi þeirra. Umferðarstofa beitir sér fyrir því að umferðarfræðsla í landinu verði eflað, bæði innan skólakerfisins og meðal almennings. Umferðaröryggisvið sér um gerð námsefnis við hæfi hvers skólastigs og upplýsingum er komið á framfæri í fjölmiðlum og á heimasíðu Umferðarstofu. Einnig er upplýsingum komið á framfæri við erlenda öikumenn hér á landi.

Umferðarstofa annast stjórnýslu ökuréttinda. Ökunám í landinu skal vera í samræmi við það sem rannsóknir, staðlar og prófanir, innanlands sem og erlendis, segja til um að stuðli að öryggi í umferðinni. Í því felst gerð og útgáfa námskrár svo og skilgreindar og samræmdar kröfur til ökukennara, ökuskóla og prófdómara sem eiga að stuðla að árangursríku ökunámi og fylgja þeim eftir. Umferðarstofu ber að innleiða nýjungar í ökunámi og ökuþrófum sem stuðla að aukinni færni ökumanna og þar með að auknu umferðaröryggi.

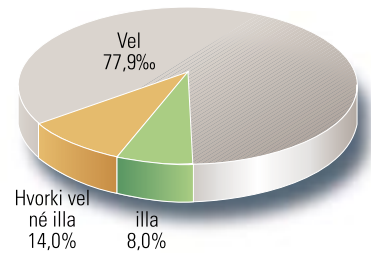
Umferðaröryggisvið sér um og rekur umferðarfréttastofu, en henni er ætlað að koma upplýsingum og fræðslu til vegfarenda um sem flesta þætti umferðarmála. Tekið er á móti miklum fjölda ábendinga um umferðarmál frá almenningi sem komið er á framfæri við rétta aðila. Slíkar ábendingar eiga oftast erindi við fulltrúa sveitarfélaga, Vegagerðarinnar og lögreglu.

Umferðarstofa heldur skrá yfir öll umferðarslys sem skráð eru af lögreglu. Tilgangurinn með skráningunni er sá að komast að því hvers konar slys eiga sér stað og hver vettvangurinn og aðstæður eru. Slysaskráning Umferðarstofu er mikilvægt tæki til að fylgjast með þróun mála í umferðinni og til að auðvelda ákvarðanir veghaldara um framkvæmdir í umferðarkerfinu.

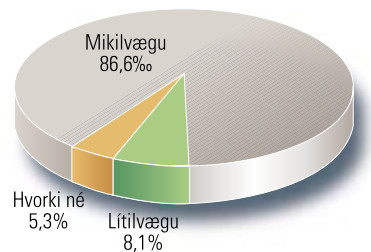
## Rekstrarsvið

Rekstrarsvið fer með fjárhagsmál, markaðsmál, innri skipulagsmál og starfsmannamál Umferðarstofu. Rekstur tölvukerfa Umferðarstofu tilheyrir einnig sviðinu, ásamt allri hugbúnaðarþróun. Sviðið er því fyrst og fremst mikilvæg stoðdeild sem vinnur markvisst að því að bæta starfsumhverfi og gæði stofnunarinnar. Sviðið tryggir góðan rekstur stofnunarinnar þannig að Umferðarstofa geti fjármagnað og beitt kröftum sínum í starfseminu.

Telur þú að umferðarstofa standi sig vel eða illa í umferðaröryggismálum?



Telur þú að umferðarstofa gegni mikilvægu eða lítilvægu hlutverki í umferðaröryggismálum á Íslandi?



# Umferðarstofa

## Lagasvið

Umferðarstofa fjallar heildstætt um bifreiða- og umferðaröryggismál, er stjórnvöldum og öðrum til ráðuneytis um umferðarmál og tekur þátt í að gera tillögur að reglum er varða ökutæki og umferð á innlendum vettvangi og á vettvangi EES-samstarfsins. Umferðarstofa vinnur að mótun og gerð reglna um gerð og búnað ökutækja, skráningu ökutækja, umferðarfræðslu og ökuréttindi.

## Tölvukerfi DMR

Umferðarstofa er vinnsluaðili fyrir miðlæg upplýsingakerfi sýslumanna og lögreglu, öðru nafni Tölvumiðstöð dómsmálaráðuneytisins (TMD). Embætti lögreglu og sýslumanna tengjast kerfunum um lokað víðnet.

Schengen upplýsingakerfið, SIS, er vistað hjá Umferðarstofu, sem annast daglegan rekstur þess. Ennfremur sér Umferðarstofa um tengd kerfi, s.s. VISION, sem er samráðskerfi vegna útgáfu vegabréfsáritana til Schengen svæðisins fyrir Útlendingastofnun og SIRENE kerfið, sem er stuðnings- og viðbótarupplýsingakerfi við SIS kerfið og er notað hjá ríkislögreglustjóra.

Umferðarstofa annast einnig verkefnastjórn í hugbúnaðargerð og ráðgjöf vegna þessara upplýsingakerfa, víðnetsins, upplýsingaöryggismála og ýmissa tölvumála fyrir ráðuneytið og stofnanir þess.



# Umferðarstofa



## Stefnumótun

### Hlutverk Umferðarstofu er eftirfarandi:

*Að auka lífsgæði fólks með því að efla öryggi í umferðinni*

### Umferðarstofa hefur þrjú megingildi að leiðarljósi:

*Áreiðanleiki, þjónusta og Árangur*

#### Áreiðanleiki

Umferðarstofa leggur áherslu á öryggi í skráningum allra gagna og rekstri upplýsingakerfa þannig að upplýsingar séu aðgengilegar og réttar á hverjum tíma.

#### Þjónusta

Umferðarstofa vill að ríkur þjónustuvilji einkenni starfsemina. Við leggjum áherslu á að viðskiptavinir og samstarfsaðilar séu ánægðir með störf okkar og leitumst stöðugt við að gera betur.

#### Árangur

Umferðarstofa leggur áherslu á að ná árangri í umferðaröryggismálum og fækka slysum. Við viljum ná mælanlegum árangri í öllum þáttum starfseminnar.

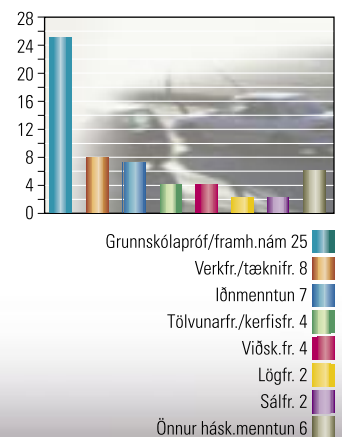
#### Framtíðarsýn

Árið 2006 verður Umferðarstofa talin fyrirmyndarstofnun í ríkisrekstri. Stofnunin er þekkt fyrir áreiðanleika, góða þjónustu og árangur. Umferðarstofa er leiðandi afl í umferðaröryggismálum og hefur náð sýnilegum árangri í samræmi við stefnu. Umferðarstofa aflar, skráir og miðlar upplýsingum um ökutækjæign landsmanna, bíltæknileg atriði og umferðarslys á hagkvæman, áreiðanlegan og öruggan hátt. Rafræn miðlun upplýsinga, rafræn viðskipti og vistun gagna gegna veigamiklum þætti í starfseminni.

## Starfsmannamál

Starfsmenn Umferðarstofu eru um 60 talsins. Þetta er breiður hópur fólks með ólíka menntun og reynslu að baki, sem í sameiningu vinnur að því að auka lífsgæði fólks með því að efla öryggi í umferðinni. Hjá Umferðarstofu starfa m.a. verkfræðingar, viðskiptafræðingar, bifvélavirkjar, sálfræðingar, lögfræðingar, rafeindavirkjar, tæknifræðingar, tölvunarfræðingar og fólk úr ýmsum öðrum starfsstéttum.

## Starfsmenn og menntun



# Umferðarstofa

## Fjármál og rekstur

	2004	2003
Fjöldi ársverka	61,15	55,08
Meðaltal mánaðarlauna	327.073	306.661
Aðkeypt þjónusta verktaka/sérfræðinga	77.141.144	61.551.144
Auglýsingabirtingar	44.332.934	11.942.870

## Rekstrarreikningur ársins 2004

Tekjur	2004	2003
Skráningartekjur	471,231,460	397,736,516
Aðrar tekjur	<u>274,354,652</u>	<u>145,468,714</u>
	<u>745,586,112</u>	<u>543,205,230</u>

Gjöld	2004	2003
Launagjöld	286,775,979	241,655,259
Annar kostnaður	<u>380,643,242</u>	<u>238,326,313</u>
	<u>667,419,221</u>	<u>479,981,572</u>

Framlag úr ríkissjóði	11,400,000	87,900,000
-----------------------	------------	------------





## Efnahagsreikningur 31. desember 2004

Eignir	2004	2003
Veltufjármunir		
Ríkissjóður	16,837,359	
Viðskiptakröfur	54,181,122	30,344,954
Handbært fé	<u>288,532,443</u>	<u>365,812,820</u>
Eignir alls	<u>359,550,924</u>	<u>396,157,774</u>
<b>Eigið fé og skuldir</b>		
Eigið fé		
Höfuðstóll í ársbyrjun	238,197,822	83,996,099
Tekjuafgangur (-halli) á árinu	<u>89,566,891</u>	<u>154,201,723</u>
Eigið fé	<u>327,764,713</u>	<u>238,197,822</u>
<b>Skuldir</b>		
Skammtímaskuldir		
Ríkissjóður		124,199,925
Viðskiptaskuldir	<u>31,786,211</u>	<u>33,760,028</u>
Skuldir	<u>31,786,211</u>	<u>157,959,953</u>
Eigið fé og skuldir	<u>359,550,924</u>	<u>396,157,774</u>

Skilgreining á framlagi ríkissjóðs og færsluaðferð leiðir það af sér að höfuðstóll stofnunarinnar sýnir uppsafnaðan rekstrarárangur hennar gagnvart fjárlögum og fjárheimildum. Í árslok 2004 sýnir höfuðstóll stofnunarinnar að hún hafði ráðstafað 327,8 millj. kr. minna til útgjalda en heimildir gerðu ráð fyrir og hafði staðan batnað um 89,6 millj. kr. frá fyrra ári eða sem nemur tekjuafgangi ársins.

# Umferðarstofa

## Sjóðstreymi ársins 2004

Rekstrarhreyfingar	2004	2003
Veltufé frá rekstri		
Tekjuafgangur (-hali)	89,566,891	154,201,723
Veltufé frá rekstri	89,566,891	154,201,723

### Breyting á rekstartengdum eignum og skuldum

Skammtímakröfur, (hækkun) lækkun	(23,836,168)	29,770,894
Skammtímaskuldir, (lækkun) hækkun	(1,973,816)	4,203,822
	(25,809,984)	33,974,716

Handbært fé frá rekstri 63,756,907 188,176,439

### Fjármögnunarhreyfingar

#### Breytingar á stöðu við ríkissjóð

Framlag ríkissjóðs	(11,400,000)	(87,900,000)
Tekjur innheimtar af ríkissjóði	(37,555,200)	(28,751,800)
Greitt úr ríkissjóði	(92,082,084)	175,394,517

Fjármögnunarhreyfingar (141,037,284) 58,742,717

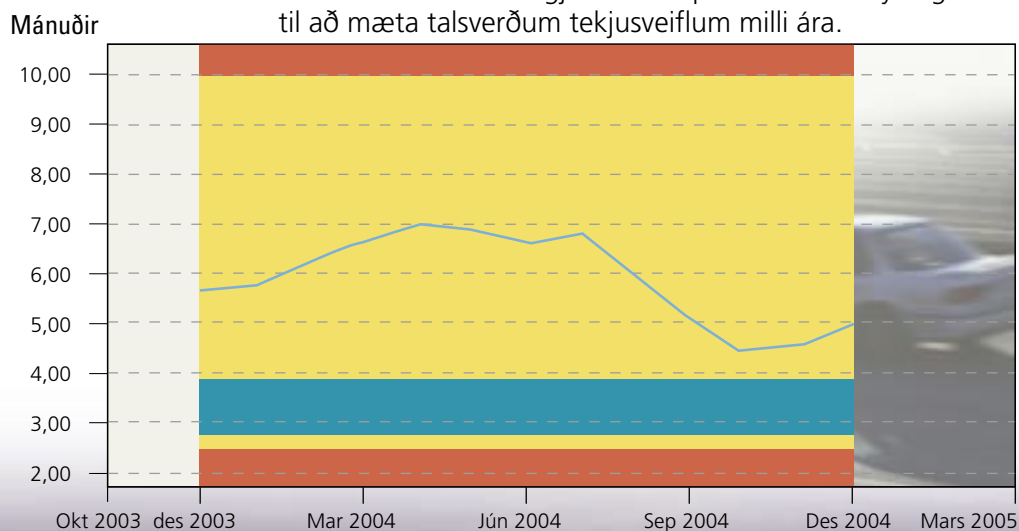
Hækkun (lækkun) á handbæru fé (77,280,377) 246,919,156

Handbært fé í ársbyrjun 365,812,821 118,893,665

Handbært fé í árslok 288,532,444 365,812,821

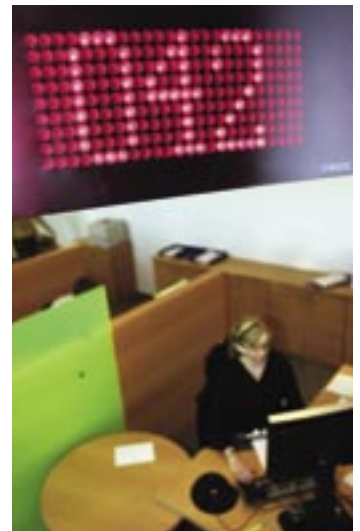
## Rekstartími eigin fjár

Umferðarstofa hefur að markmiði að eiga höfuðstól sem nemur 3 - 4 mánaða rekstrarútgjöldum. Er það talið nauðsynlegt til að mæta talsverðum tekjusveiflum milli ára.



## Nýtt þjónustuver

Í skráningardeild Umferðarstofu starfa 15 manns að skráningum í ökutækjaskrá, þar af 6 í beinni afgreiðslu við viðskiptavini. Í gegnum árin hefur verið glímt við vandamál tengd miklu álagi í afgreiðslunni. Eðli starfseminnar er þannig að óhjáskæmlega koma upp mál sem ekki eru til þess fallin að gleðja viðskiptavini og ósjaldan hafa ófögur orð fengið að fjúka í átt að starfsmönnum. Skipulag afgreiðslunnar hafði til margra ára verið með þeim hætti að hluti starfsmanna annaðist almenna afgreiðslu við hefðbundna afgreiðslubása þar sem starfsmaður og viðskiptavinur stóðu á móti hvor öðrum, á meðan aðrir önnuðust sérþjónustu við bifreiðaumboðin á sérstökum vinnustöðvum þar sem viðskiptavini var boðið sæti. Þegar betur var að gáð mátti sjá að þetta fyrirkomulag var til þess fallið að skapa spennu og álag. Kuldaleg aðstaða hins almenna viðskiptavinar var ekki til þess fallin að gera starfsmanni kleift að útskýra erfið mál og það hefur ekki bætt andrúmsloftið að á meðan sátu starfsmenn umboðanna í makindum á sérstökum vinnustöðvum. Þetta var líka í andstöðu við þá stefnu Umferðarstofu að veita öllum viðskiptavinum góða þjónustu, bæði þeim sem hafa atvinnu af því að versla með ökutæki og þeim sem koma aðeins einu sinni til að ganga frá kaupum á bifreið. Það var orðið ljóst að þau sjónarmið er höfðu ráðið skipulagi afgreiðslunnar voru flest orðin úrelt.



Um vorið var ákveðið að gjörbreyta afgreiðslunni og áður en vetur var genginn í garð var búið að víkja til hliðar gjaldkerabásnum og sérþjónustuborðum og stilla upp nýttísku- legu og glæsilegu þjónustuveri. Með aðstoð frá arkitektum Glámu Kím og í samráði við starfsmenn afgreiðslunnar fékk þetta andlit Umferðarstofu nýtt útlit. Í opnum sal var stillt upp sex vinnustöðvum þar sem fer vel um starfsmenn og viðskiptavini, og starfsmenn sinna að jöfnu öllum viðskiptavinum. Umhverfið er bjart og skemmtilegt og aðstaða á biðsvæði til sóma. Með nýrri „miðavél“ getur viðskiptavinur bæði óskað eftir aðstoð hjá næsta lausa þjónustufulltrúa og valið sinn uppáhalds fulltrúa. Starfsmenn eru himinlifandi með að hafa fengið fasta vinnustöð og til að fullkomna andrúmsloftið var slökkt á öllum borðsímum en þess í stað fengu starfsmenn sérstök þráðlaus símtæki sem þeir hengja á eyrun. Það er skemmst frá því að segja að framangreind breyting á afgreiðslu Umferðarstofu hefur skilað ótrúlegum árangri. Biðtími afgreiðslunnar hefur minnkað stórlega, andrúmsloftið er létt og starfsmenn og viðskiptavinir sýna hver öðrum gagnkvæma virðingu. Vissulega koma erilsamir dagar, enda virðist ökutækja kaupgleði landans engan endi ætla að taka, en almennt fara viðskiptin fram í sátt og samlyndi starfsmanna og viðskiptavina.

## Samnorrænar ráðstefnur Umferðarstofu

### Fundur NVF 54

Umferðarstofa stóð fyrir norrænum NVF 54 (Nordisk Vejteknisk Forening) fundi í Reykjavík 26.–27. apríl 2004. Fundurinn var síðasti undirbúningsfundur fyrir þing samtakanna, sem var haldið í Kaupmannahöfn í júní 2004. Viðfangsefni fundarins var að ljúka skýrslum um samræmdar reglur Norðurlandanna um hemlaprófun stórra ökutækja og öryggisbúnað í fólksbílum. Samkvæmt tilskipunum 96/96/EB og 2000/30/EB ber að skoða hemlabúnað stórra ökutækja árlega í skoðunarstöð og samkvæmt tilviljanakenndu úrtaki í umferðinni á þjóðvegum. Einnig er reynt að samræma reglur um virkni öryggisbúnaðar í bílum í reglubundinni skoðun og eftir umferðarskaða. Tvær skýrslur voru kynntar á þinginu, þ.e. „Kontroll av bremsar paa tunge kjoretøy i Norden“ og „Hur säkras funktionaliteten hos personbilars säkerhetsutrustning“.

### Ársfundur NTR

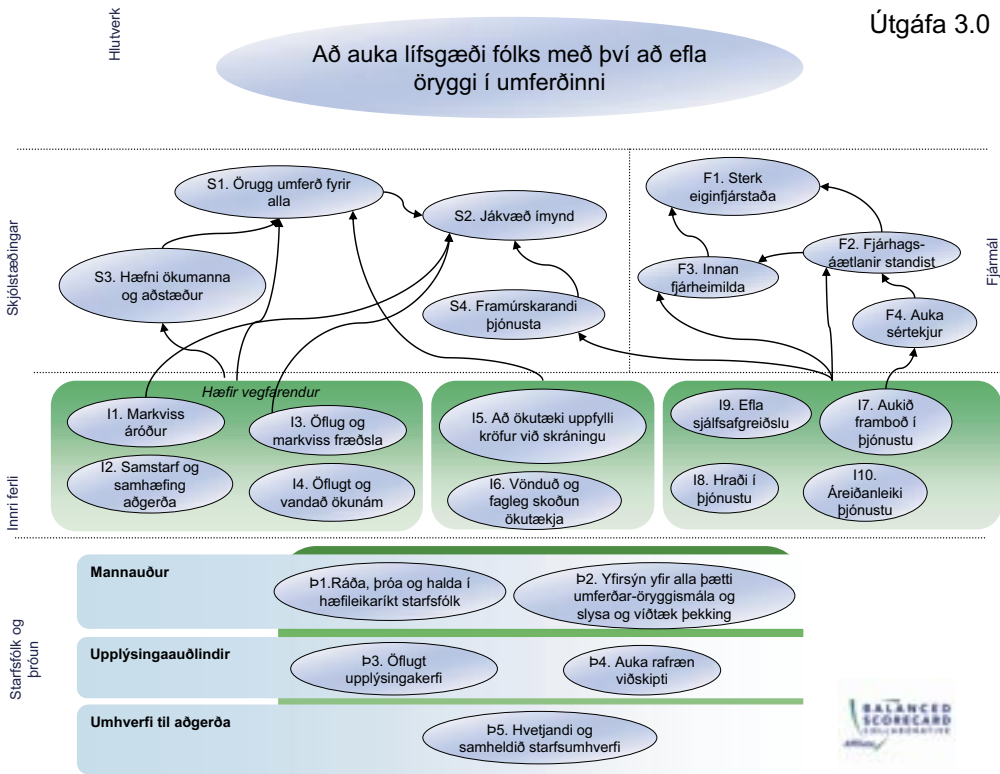
NTR eru samtök stofnana sem starfa að framgangi umferðaröryggismála á Norðurlöndunum. Um er að ræða Ráðet for større færdselssikkerhed í Danmörku, Trafikskyddet í Finnlandi, Ráðið fyrri ferðslutrygð í Færeyjum, Trygg Trafikk í Noregi, NTF í Svíþjóð og Umferðarstofa á Íslandi. Ársfundur NTR var haldinn í Reykjavík 20. og 21. ágúst síðastliðinn. Þar voru rædd sameiginleg hagsmunamál á sviði umferðarmála og með hverjum hætti Norðurlöndin gætu haft forystu um framfarir og fækkun slysa á næstu árum. Ákveðið var að leggja áherslu á að fá yfirsýn yfir umfang og afleiðingar ölvunaraksturs á Norðurlöndunum og er fyrirhugað að afla gagna þar að lútandi á næstu mánuðum. Einnig var undirbúin ráðstefna um umferðaröryggismál sem haldin verður í Stokkhólmi 7. og 8. febrúar 2005. Fundinn sátu fyrir hönd Umferðarstofu Karl Ragnar, Birgir Hákonarson, Einar Magnús Magnússon og Sigurður Helgason.



# Verkefni og árangur

## Um skorkort US

Umferðarstofa hefur markað sér þá stefnu að verða öðrum stofnunum til fyrirmyndar og hefur í gæðamálum stuðst við aðferðarfræði sem nefnist „Stefnumiðað árangursmat“ (e. Balanced Scorecard). Í stefnukorti Umferðarstofu má sjá hvaða málefni skipta höfuðmáli til lengri tíma og á öll starfsemi að finna sér stoð í stefnukortinu.



### Stefnukort Umferðarstofu

Til að hægt sé að átta sig á hversu vel stofnunin stendur sig í að framfylgja stefnu sinni hafa verið skilgreindir 1–3 mælikvarðar fyrir hvert atriði í stefnukortinu. Reglulega er svo fylgst með framgöngu mála og sé árangur ekki viðunandi eru skipulögð átaksverkefni og þeim hrint af stað. Þannig heldur stofnunin með einföldum hætti utan um verkefni sín og tryggir að stöðugt endurmat sé á hvernig bæta megi árangur á öllum þeim sviðum sem Umferðarstofa við kemur.

Árið 2004 var Umferðarstofa með 33 virka mælikvarða og var árangur ársins athyglisverður:

- „ Árangur batnaði: 21 mælikvarði
- „ Árangur versnaði: 1 mælikvarði
- „ Staðið í stað eða samanburður ekki til: 11 mælikvarðar

## Umferðaröryggismál

### Áróðursherferðir

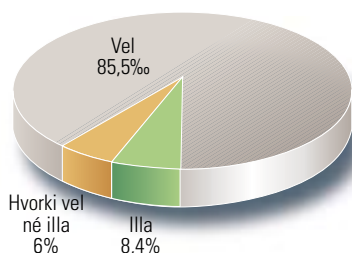
Á árinu 2004 fór Umferðarstofa í þrjár áróðursherferðir. Sú fyrsta fór af stað í byrjun júlí og fékk heitið „Hægðu á þér“, skömmu síðar var annarri hleypt af stokkunum í samvinnu við Vínbúðir sem bar heitið „Hvað þarf til að stoppa þig?“ og í lok ágúst var sú þriðja og síðasta frumsýnd og bar hún heitið „30 km“.



### „Hægðu á þér“

Um er að ræða sjónvarpsauglýsingu, útvarpsauglýsingar og auglýsingar til birtingar í dagblöðum og á strætóbiðskýlum. Ökuhraði er áhersluatriði auglýsinganna en samkvæmt niðurstöðum slysarannsóknar er of mikill hraði meðal helstu orsaka banaslysa og annarra alvarlegra umferðarslysa hér á landi, eins og í flestum öðrum löndum. Andlit látinna einstaklinga eru greytt í vegi landsins til að undirstrika að umferðarslys gerast alls staðar og allir geta lent í þeim. Í auglýsingunum var reynt að hafa skilaboðin sem allra skýrust og skorinorðust, að þau fái öikumenn til að hugsa sinn gang í þeirri von að boðskapurinn skili sér í betri og öruggari umferð. Mikil áhersla var á hreyfa við tilfinningum fólks og lék tónlistin þar lykilhlutverk, en Vísur Vatnsenda Rósu í flutningi Ragnheiðar Gröndal voru notaðar við gerð auglýsinganna. Hugmyndavinna var í höndum Hvíta hússins, auglýsingastofu, en framleiðslu annaðist Spark kvikmyndagerð. Framleiðslukostnaður var 4,5 milljónir kr. og birtingarkostnaður var um 16,0 milljónir kr., samtals 20,5 milljónir kr. Sjónvarpsauglýsingin hlaut viðurkenningu ÍMARK sem besta auglýsing í ljósvakamiðlum árið 2004 í flokki almannaheillauglýsinga. Hún var jafnframt tilnefnd til ÍMARK verðlauna fyrir árið 2004 sem besta auglýsing í prentmiðlum í flokki almannaheillauglýsinga. Að auki hlaut hún viðurkenningu sem besta auglýsingin árið 2004 að mati lesenda visir.is. Erlendis hlaut sjónvarpsauglýsingin gullverðlaunin Eurobest Awards í flokki almannaheilla og bronsverðlaun á New York Festivals

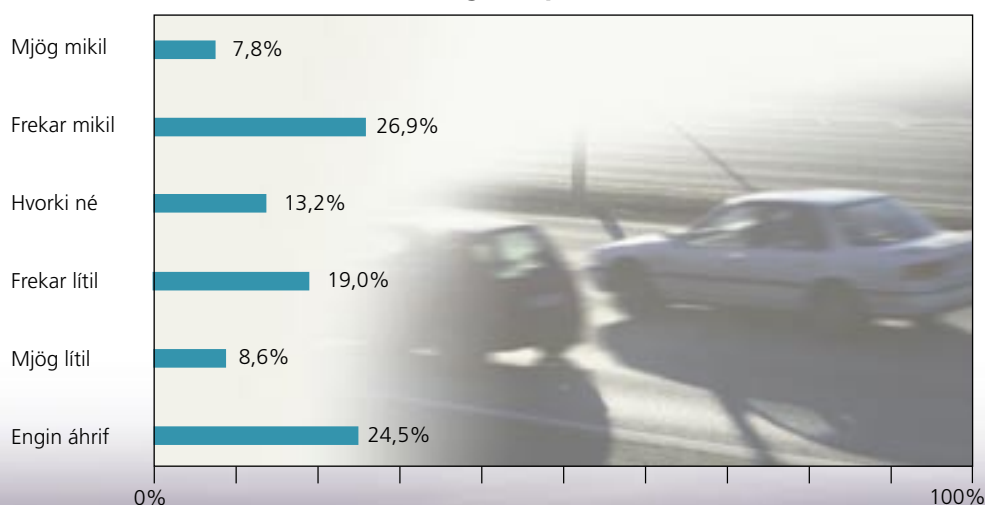
Telur þú að boðskapur auglýsingarinnar „Hægðu á þér“ komist vel eða illa til skila?



Í viðhorfskönnun sem Umferðarstofa lét Gallup framkvæma kemur í ljós að 85,5% aðspurðra telja að boðskapur auglýsinganna komist vel til skila, sbr. skífurit hér til hliðar.

Hins vegar þegar spurt er hvort auglýsingarnar hafi einhver á hegðun fólks í umferðinni þá kemur annað í ljós. 34,7% telja auglýsingarnar hafa frekar mikil eða mjög mikil áhrif, en 52,1% telja hana hafa lítil eða engin áhrif, sbr. töflu hér að neðan.

### Telur þú að auglýsingin „Hægðu á þér“ hafi mikil eða lítil áhrif á hegðun þína í umferðinni?



# Verkefni og árangur

Herferðin „Hægðu á þér“ fékk í heild sinni einkunnina 7,7 en 7,9 er hæsta einkunn sem gefin hefur verið fyrir auglýsingaherferð í viðhorfskönnun hjá Gallup á Íslandi.

## „30 km“

Umferðarstofa lét gera sjónvarpsauglýsingu, útvarpsauglýsingar og auglýsingar til birtingar í dagblöðum og á strætóbiðskýlum undir heitinu „30 km“ en nafnið vísar til þess að í íbúðarhverfum og nágrenni skóla er 30 km hámarkshraði. Auglýsingin er til að vekja öikumenn til vitundar um þá ábyrgð sem þeir almennt bera í umferðinni en þó sérstaklega á svæðum þar sem börn eiga leið um. Börnin sjá og skynja umhverfi sitt með öðrum hætti en fullorðnir og því verða þau að geta treyst því að fullorðnir veiti þeim öryggi í umferðinni. Handrit auglýsingarinnar kemur frá Íslensku auglýsingastofunni en um framleiðslu sá Saga film. Framleiðslukostnaður var 5,5 milljónir kr. og birtingarkostnaður var um 11,5 milljónir kr., samtals 17 milljónir kr. Sjónvarpsauglýsingin var tilnefnd til ÍMARK verðlauna fyrir árið 2004 sem besta auglýsing í ljósvakamiðlum í flokki almannaheillauglýsinga.

Í viðhorfskönnun sem Umferðarstofa lét Gallup framkvæma kemur í ljós að 84,3% aðspurðra telja að boðskapur auglýsinganna komist vel til skila, sbr. skífurit hér til hliðar.

Á sama hátt og í auglýsingaherferðinni „Hægðu á þér“ þá kemur annað í ljós þegar spurt er hvort auglýsingarnar hafi einhver á hegðun fólks í umferðinni. 41,8% telja auglýsingarnar hafa frekar mikil eða mjög mikil áhrif, en 46,0% telja hana hafa lítil eða engin áhrif, sbr. töflu hér að neðan. Er það ívið betri niðurstaða en í auglýsingaherferðinni „Hægðu á þér“.

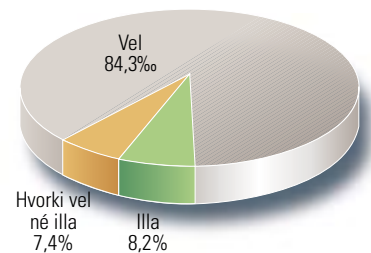
Herferðin „30“ fékk í heild sinni einkunnina 7,4 en 7,9 er hæsta einkunn sem gefin hefur verið fyrir auglýsingaherferð í viðhorfskönnun hjá Gallup á Íslandi.

## „Hvað þarf til að stoppa þig?“

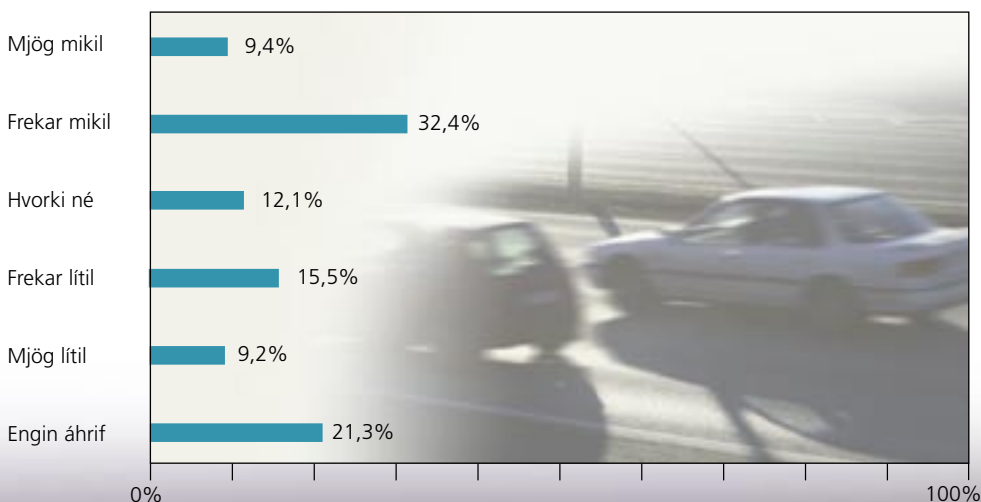
Auglýsingaherferð Umferðarstofu og Vínbúðarinnar „Hvað þarf til að stoppa þig?“ er til að vekja fólk til vitundar um þær skelfilegu afleiðingar sem geta hlotist af ölvunarakstri. Það að vera valdur af dauða einhvers með því einu að hafa ekið undir áhrifum áfengis skilur eftir óþægilegar hugsanir og tilfinningar sem aldrei verður hægt að bæggja frá sér eða gleyma. Ölvunarakstur er ein algengasta orsök alvarlegra umferðarslysa og jafn-



Telur þú að boðskapur auglýsingarinnar „30 km“ komist vel eða illa til skila?



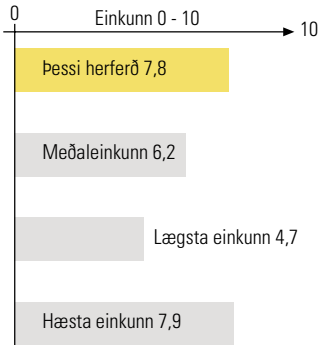
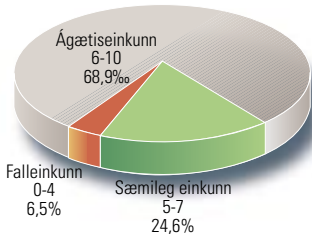
## Telur þú að auglýsingin „30 km“ hafi mikil eða lítil áhrif á hegðun þína í umferðinni?



# Verkefni og árangur

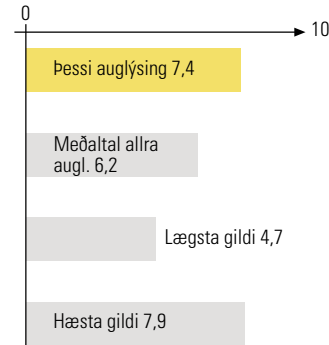
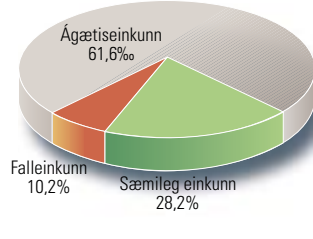
## Ef þú bara

Hversu góð eða léleg finnst þér þessi herferð?



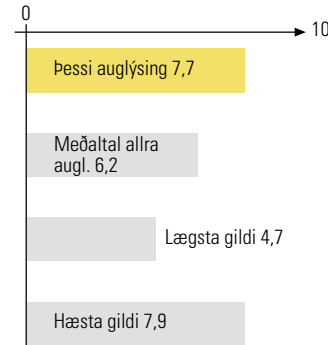
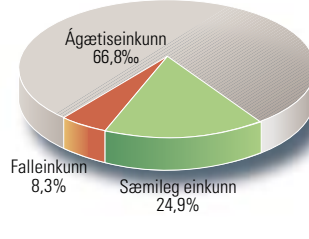
## 30 km. hámarkshraði

Hversu góð eða léleg finnst þér þessi auglýsing?



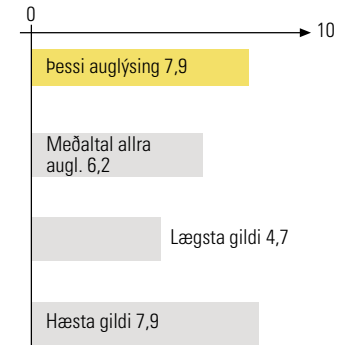
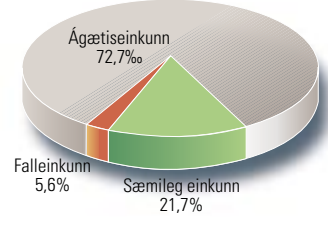
## Aktu hægar

Hversu góð eða léleg finnst þér þessi auglýsing?



## Hvað þarf til að stoppa þig?

Hversu góð eða léleg finnst þér þessi auglýsing?



Á myndinni hér fyrir ofan er samanburður við aðrar auglýsingamælingar sem IMG Gallup hefur gert frá árinu 2002

framt sú orsök slysa sem hvað auðveldast er að útrýma - með því einfaldlega að setjast ekki undir stýri eftir að hafa neitt áfengis. Handrit kemur frá auglýsingastofunni Hvíta húsið en BaseCamp sá um framleiðslu. Framleiðslukostnaður var 5,0 milljónir kr. og birtingarkostnaður var um 11,5 milljónir kr., samtals 16,5 milljónir kr. Vínbúðir greiddu helming af framleiðslu- og birtingarkostnaði. Útvarpsauglýsingarnar voru tilnefndar til



# Verkefni og árangur

ÍMARK verðlauna fyrir árið 2004 sem besta auglýsing í ljósvakamiðlum í flokki almannaheillauglýsinga.

Í viðhorfskönnun sem Umferðarstofa lét Gallup framkvæma kemur í ljós að 91,7% aðspurðra telja að boðskapur auglýsinganna komist mjög vel eða frekar vel til skila, sbr. skifurit hér til hliðar. Er það töluvert betra en í fyrri auglýsingaherferðum.

Á sama hátt og í fyrri auglýsingaherferðum þá kemur annað í ljós þegar spurt er hvort auglýsingarnar hafi einhver á hegðun fólks í umferðinni. 31,1% telja auglýsingarnar hafa frekar mikil eða mjög mikil áhrif, en 53,6% telja hana hafa lítil eða engin áhrif, sbr. töflu hér að neðan. Er það nokkuð lakari niðurstaða en í öðrum auglýsingaherferðum. Má það e.t.v. rekja til þess að mikill meirihluti telur sig ekki þurfa á þessum áróðri að halda þar sem það ekur aldrei undir áhrifum áfengis.

Herferðin „Hvað þarf til að stoppa þig?“ fékk í heild sinni einkunnina 7,9 en það er hæsta einkunn sem gefin hefur verið fyrir auglýsingaherferð í viðhorfskönnun hjá Gallup á Íslandi.

## Þátttaka í verkefnum tengdum umferðaröryggismálum

### Umferðaröryggisfulltrúar – Landsbjörg

Slysavarnafélagið Landsbjörg og Umferðarstofa áttu samstarf um störf þriggja umferðarfulltrúa síðastliðið sumar en auk þeirra er starfandi verkefnastjóri í starfi allt árið. Kjartan Benediktsson gegnir því starfi, en auk hans voru Reynir Arnórsson á Austurlandi, Gunnar Páll Garðarsson á Vestfjörðum og Snæfellsnesi og Helgi Már Tulinius á Norðurlandi í starfi í 7 vikur í sumar. Eins og undanfarin ár voru tiltekin áhersluatriði í starfinu og voru þau að þessu sinni merkingar á vegakerfinu, ástand brúa og rörahliða, kannanir á notkun hjólréiðahjalma, notkun bílbelta og handfrjáls búnaðar við farsíma. Fulltrúarnir komu ábendingum um ýmislegt sem betur má fara á framfæri við rétta aðila og gekk starfið nokkuð vel. Reynt var að vekja athygli á því með táknrænum hætti hversu margir láta lífið í umferðarslysum hér á landi. Var það gert í byrjun júlímánaðar þegar umferð er hvað mest á þjóðvegum landsins og flest alvarleg slys verða samkvæmt reynslu undanfarinna ára.

### Elli eldfluga

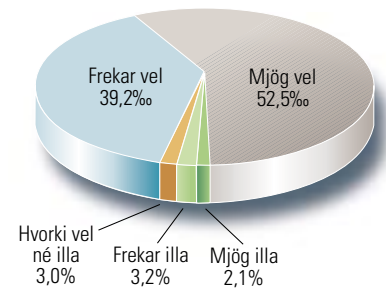
Í samvinnu við Sjónvarpið voru framleiddir stuttir sjónvarpsþættir um Ella eldflugu, en útgefandi verkefnisins er Íslenska lögregluforlagið. Umferðarstofa styrkti gerð þessara sjónvarpsþátta. Þar er aðalhetjan (tákn verkefnisins) Elli eldfluga og honum til hjálpar er vinur hans Orri ormur. Fyrsti þátturinn var frumsýndur í morgunsjónvarpi barna 29. maí 2004. Á vefnum eldfluga.is er að finna kennsluefni fyrir krakka tengt umferðarfræðslu.

Þann 29. maí 2004 var haldin kynning í Kringlunni á umferðarverkefninu Eldflugan. Þeir sem stóðu að kynningunni voru Ísl. lögregluforlagið sem er útgefandi Eldflugunnar, Umferðarstofa og Tryggingamiðstöðin. Á kynningunni fengu börn gefins boli með mynd af Ella og vinum, lyklakippur með mynd af Ella og mynd af Ella sem þau geta litað sjálf. Lögregluþjónn á mótorhjólum var á staðnum, sömuleiðis kom lögregluhundur í heimsókn. Aðstandendur kynningarinnar ræddu við börn og foreldra um umferðina og þær hættur sem alls staðar leynast.

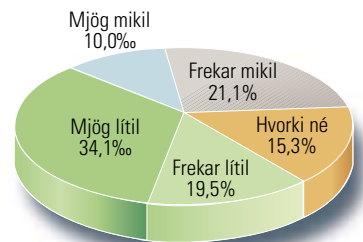
### Skyndihjálpar á ferðinni

Umferðarstofa tók þátt í útgáfu bókar sem nauðsynleg er í allar bifreiðir, en hún fjallar um hvernig bregðast skuli við þegar slys ber að höndum. Þar er fjallað um viðbrögð

Telur þú að boðskapur auglýsingarinnar „Hvað þarf til að stoppa þig?“ komist vel eða illa til skila?



Telur þú að auglýsingin „Hvað þarf til að stoppa þig?“ hafi mikil eða lítil áhrif á hegðun þína í umferðinni?





við umferðarslysum, blástursmeðferð, hjartahnoð svo eitthvað sé nefnt. Útgefandi er Tímaritið ehf. í samstarfi við Slysavarnafélagið Landsbjörg, Öryggismiðstöð Íslands, Umferðarstofu og tímaritið Útiveru.

### **Alþjóðaheilbrigðisdagurinn**

Alþjóðaheilbrigðisdagurinn sem haldinn er ár hvert var helgaður umferðaröryggi á árinu 2004. Margir aðilar sem tengjast umferðarmálum með einhverjum hætti tóku höndum saman um að vekja athygli á því hversu margir láta lífið í umferðinni í heiminum á hverju ári. Fram hefur komið að um 1200 þúsund manns deyja árlega í umferðarslysum í heiminum. Það samsvarar vel yfir 3000 manns á hverjum degi eða tæplega 140 á hverri klukkustund. Ástandið í þessum efnum er langverst í þróunarlöndum, í Asíu og Afríku. Í tilefni dagsins var gefin út skýrsla sem bar heitið Afbrot í umferðinni og var þar farið yfir hversu algeng margvísleg umferðarlagabrot eru og hver viðurlög eru við slíkum brotum. Einar Jónsson starfsmaður umferðaröryggisviðs annaðist ritstjórn skýrslunnar en margir komu að samningu hennar. Sturla Böðvarsson samgönguráðherra kynnti fyrirætlanir sínar á sviði umferðarmála á kynningarfundum vegna dagsins.

### **Umferðarfréttastofa**

Starfrækt er fréttastofa Umferðarstofu sem miðlar upplýsingum um umferðina til vegfarenda í gegnum útsendingar allra helstu útvarpsstöðva landsins.

Árið 2004 voru gerðar breytingar á starfsemi fréttastofunnar. Ráðinn var fréttastjóri sem jafnframt gegnir starfi upplýsingafulltrúa Umferðarstofu. Undir hans stjórn hefur verið lagður grunnur að breyttu umferðarútvarpi sem fara mun í loftið í mars 2005. Umferðarútvarpið verður miðstöð nýjustu upplýsinga um umferðina og umferðaröryggismál fyrir landið allt. Sú nýbreytni mun verða á útsendingum Umferðarstofu að m.a. verða í þeim viðtöl við fólk sem er á vettvangi þeirra atburða sem fjallað er um. Þetta geta verið lögregla, vegagerðarmenn eða vegfarendur sem miðlað geta gagnlegum upplýsingum til annarra vegfarenda.

# Verkefni og árangur

Óhætt er að segja að heimasíða Umferðarstofu [www.us.is](http://www.us.is) þjóni nú þegar hlutverkinu að vera miðstöð upplýsinga um umferðina. Þar er að finna fréttavef sem heitir „Umferðin í dag“ en þar má fylgjast með nýjustu fréttum af umferð, færð á vegum og margskonar fróðleik. Í framtíðinni er ætlunin að sýna á heimasíðunni beinar útsendingar af umferð á völdum stöðum á höfuðborgarsvæðinu með sérstökum vefmyndavélum.

Fréttastofa Umferðarstofu leitast við að vera ætíð með hnitmiðaðar fréttir fyrir vegfarendur sem hafa það að markmiði að vera upplýsandi, leiðbeinandi og fræðandi.

## Umferðarskólinn

### Nýtt fræðsluefni

Endurskoðun á námsefni Umferðarskólans Ungir vegfarendur, sem er fyrir börn á aldrinum 3–7 ára stendur yfir. Sigrún Edda Björnsdóttir, leikari og rithöfundur, semur sögur umferðarskólans sem heita allar Krakkarnir í Kátugötu 1, 2, 3, o.s.frv. Jean Posocco myndlistarmaður hannar útlit og myndir í bókunum. Fyrstu tvær bækurnar fyrir þriggja ára börn komu út á árinu 2004 og er gert ráð fyrir að efni fyrir fjögurra til sjö ára börnum verði samið á næstu árum.

### Hljóðbækur umferðarskólans

Sögur umferðarskólans hafa verið lesnar á snældur á undanförunum árum, en nú hefur því verið breytt í samræmi við tíðarandann og fengu börnin þess í stað geisladiska árið 2004. Allar sögur umferðarskólans eru sendar til nemenda skólans þegar þeir eru 4–6 ára. Auk þess fá 7 ára börn geisladisk með umferðarleikriti eftir lðunni Steinsdóttur. Sigrún Edda Björnsdóttir og lðunn Steinsdóttir lesa sögur umferðarskólans á hljóðbókunum.

### Dreifing fræðsluefnis

Rúmlega 20 þúsund börn á aldrinum þriggja til sjö ára fengu sent efni frá Umferðarskólanum og fá börnin nokkrar sendingar ár hvert. Sendingar Umferðarstofu eru því um 60 þúsund á ári til yngstu vegfarendanna. Samstarf er milli Umferðarstofu og



# Verkefni og árangur



Vinnustofunnar Bjarkaráss sem sér um þökkun á námsefni og einnig hefur Vinnustofan Ás unnið við þökkun. Dreifing á námsefni til grunnskólabarna er í samstarfi við Náms-gagnastofnun.

## Samvinna við heilsugæslustöðvar

Umferðarstofa dreifir bæklingunum Öryggi barna á þínum vegum og Umferðaröryggi leikskólabarna með dyggri aðstoð starfsfólks heilsugæslunnar víða um land sem annast ungubarnaeftirlit. Síðarnefnda bæklingnum er einnig dreift til foreldra barna á leikskólum.

## Námskeið í umferðarfræðslu

Umferðarstofa í samvinnu við lögreglu og mörg sveitarfélög býður 5 og 6 ára börnum á námskeið í umferðarfræðslu. Námskeiðin hafa verið haldin í grunnskólum eftir að skólaári lýkur. Hátt í 4000 börn tóku þátt í umferðarnámskeiðum fyrir 5 og 6 ára börn árið 2004 eða um 70% þeirra barna sem fengu boð um þátttöku. Á námskeiðunum er farið yfir helstu atriði umferðarfræðslu sem talið er að börn á þessum aldri geti tileinkað sér. Ýmsar aðferðir hafa verið notaðar til þess að koma fræðslunni á framfæri á léttan og skemmtilegan hátt. Meðal kennslutækja sem notuð hafa verið eru: Brúðuleikhús, myndbönd og sögulestur. Umferðarstofa lét gera sérstakt myndband árið 2004 sem Felix Bergsson leikari samdi. Lögreglan á hverjum stað og leikskólakennarar hafa séð um fræðsluna í samvinnu og undir stjórn fræðslufulltrúa Umferðarstofu.

## Könnun á öryggisbúnaði barna í bílum

Könnun var gerð á öryggi barna í bílum í aprílmánuði. Öryggisbúnaður 2.778 barna var skoðaður fyrir utan leikskóla í 37 sveitarfélögum. Slíkar kannanir hafa verið gerðar um árabíl og annast tilvonandi leikskólakennarar hana ásamt félagsmönnum í deildum Slysavarnafélagsins Landsbjargar víða um land. Auk Umferðarstofu standa Árvækni og Slysavarnafélagið Landsbjörg að þessum könnunum. Mikið hefur áunnist varðandi aðbúnað barna í bílum. Þegar könnunin var fyrst gerð 1996 voru 28% barna laus í bílum en voru árið 2004 5%. Afgerandi niðurstöður liggja fyrir þegar tengsl milli óspenntra foreldra og aðbúnaðar barna þeirra í bílum eru athugaðar. Í úrtakinu voru alls 552 foreldrar óspenntir og 15,4% barna þeirra voru einnig laus. Til samanburðar voru aðeins 1,5% barna laus þar sem foreldrar voru með beltin spennnt. En þess ber þó að geta að 32 foreldrar voru spennntir en börn þeirra laus. Talið er að börn sem eru lægri en 150 cm séu í bráðri lífshættu sitji þau andspænis virkum öryggispúða í árekstri. Það er þess vegna alvarlegt mál að 32 leikskólabörn sátu í framsæti fyrir framan uppblásanlegan öryggispúða árið 2004.

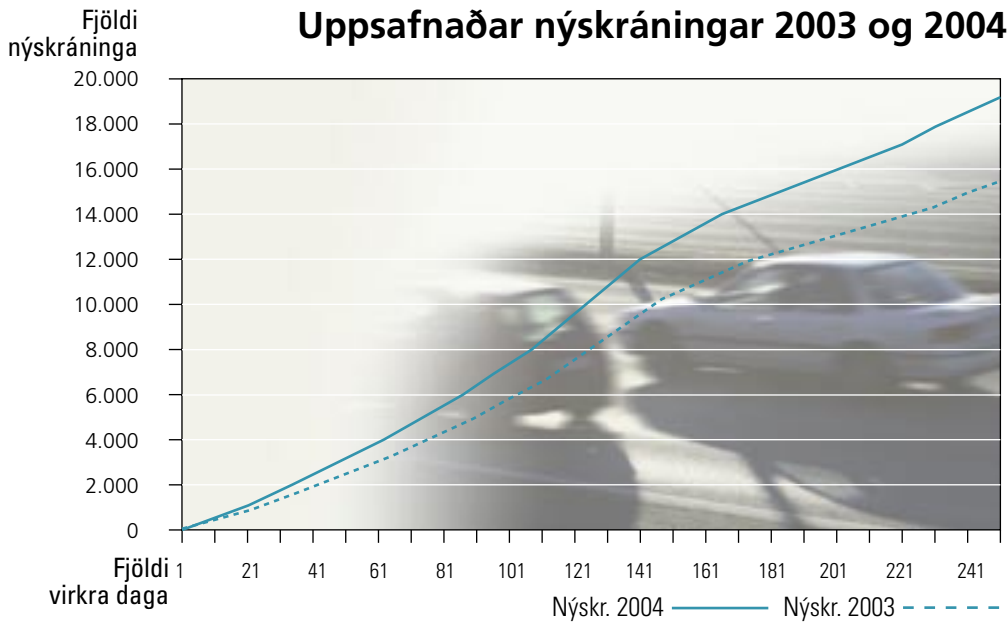
## Tölvuleikurinn Krakkarnir í Kátugötu

Umferðarstofa í samvinnu við Nýherja hefur látið gera tölvuleik fyrir leikskólabörn. Leikurinn verður á heimasíðu Umferðarstofu. Höfundur leiksins og sögumaður er Sigrún Edda Björnsdóttir leikari og rithöfundur. Höfundur myndefnis er Jean Posocco og verkefnisstjóri er Leifur B. Björnsson starfsmaður Nýherja. Starfsmenn umferðaröryggisviðs veittu ráðgjöf við gerð leiksins.

## Jólagetraun

Öll börn í 1.–5. bekk grunnskóla fá að taka þátt í jólagetraun Umferðarstofu. Ný jólagetraun hefur verið gerð á hverju ári síðan 2002. Jólagetraun er unnin eftir forsögn starfsmanna Umferðarstofu í samráði við ríkislögreglustjóra. Lögreglan í flestum sveitarfélögum hefur aðstoðað við dreifingu getraunarinnar og afhent börnum verðlaun. Sigríður Ólafsdóttir kennari hefur samið texta getraunarinnar s.l. 4 ár. Höfundur myndefnis árið 2004 var Jón Ágúst Pálsson.

# Verkefni og árangur

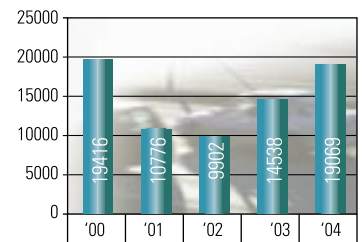


## Ökutækjaskráningar

### Tölfræðiupplýsingar

Við lok ársins voru 235.842 (175.842 fólksbifreiðar) ökutæki á skrá sem er aukning um rúmlega 12.500 (8.500 fólksbifreiðar) ökutæki frá árinu áður. Á árinu 2004 voru nýskráð 19.070 ökutæki sem skiptust í 16.078 ný og 2.992 notað. Af þeim voru 13.929 skráningar á fólksbílum, 11.964 nýir og 1.965 notaðir. Meðalaldur fólksbifreiða er í dag 9,9 ár meðan hann er 10,8 fyrir aðrar bifreiðir (sendi-, hóp- og vörubifreiðar). Greitt var fyrir 79.410 eigendaskipti miðað við 71.060 í fyrra. Afskráð ökutæki voru 6.953 sem er nánast sami fjöldi og árinu áður. Af einstökum tegundum fólksbifreiða þá voru flest ökutæki af tegundinni Toyota eða 33.668. Næstflest ökutæki voru af tegundinni Mitsubishi eða 14.130 og þar á eftir kom Nissan með 13.625 ökutæki. Framkvæmdar voru 119.468 aðalskoðanir miðað við 115.657 árið áður. Af þeim stóðust 24,4% ekki skoðun og áttu að koma í endurskoðun.

### Fjöldi nýskráninga



## Ökunám, ökukennsla og ökuþróf

### Ökunám

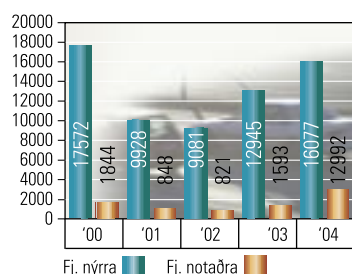
Ökunám og reglur um það tóku ekki neinum breytingum á árinu. Unnið var að nýjum námskrám fyrir aukin ökuréttindi og fyrir ökukennaranám í samvinnu við Ökukennarafélag Íslands og Kennaraháskóla Íslands.

Einn ökuskóli hafði haft fjarnám á vefnum í undirbúningi um alllangt skeið og Umferðarstofa fylgst með þeirri vinnu frá því seinni hluta árs 2003. Ákveðið var um mitt ár 2004 að heimila skólanum sem tímabundið tilraunaverkefni að vera með fyrri hluta ökuskóla til almennra ökuréttinda (Ö1) sem fjarnám á vefnum að ítarlegum faglegum skilyrðum fullnægðum. Meta skal verkefnið í lokin og taka ákvörðun um hugsanlegt framhald.

### Ökukennsla

Árið 2004 störfuðu rúmlega 30 ökuskólar á landinu. Starf þeirra var með hefðbundnum hætti nema hvað umsvif skóla til aukinna ökuréttinda voru töluvert meiri en á árum áður.

**Fjöldi nýskráninga eftir innflutningsástandi**



### Aukin ökuréttindi

Aukin sókn nema í nám til aukinna ökuréttinda má vafalaust tengja því að sumir ökuskólar auglýstu að í vændum væru miklar breytingar á náminu sem myndu gera það erfiðara og dýrara að afla sér aukinna ökuréttinda. Síðustu verulegu breytingar á námi til aukinna ökuréttinda voru 1997 en þá tók gildi ný reglugerð um ökuskírteini nr. 501/1997. Með henni var m.a. eftirvagn skilgreindur sem sérstakur réttindaflokkur. Á árunum 1998 til 2003 öðluðust að meðaltali á ári 423 einstaklingar réttindi til aksturs leigubifreiða, 533 einstaklingar réttindi til aksturs vörubifreiða, 354 einstaklingar réttindi til aksturs stórra eftirvagna með vörubifreið og 384 einstaklingar réttindi til aksturs hóp-bifreiða til farþegaflutninga í atvinnuskyni.

Eins og fram kemur í töflu hér að neðan var um mikla aukningu að ræða frá þessum meðaltölum á síðasta ári, aukning um rúm 80%.

### Aukin ökuréttindi: fjöldi verklegra prófa sem staðin eru:

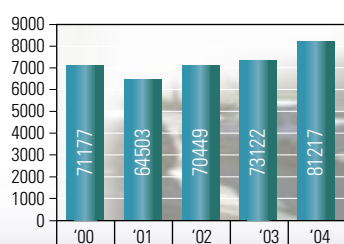
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Vörubifreið	477	439	535	603	567	579	997
Hópbifreið	343	379	400	404	412	368	678
Eftirvagn C/D	289	302	313	381	417	424	661
Leigubifreið	369	389	474	451	476	378	685

Umferðarstofa var í samstarfi við alla ökuskóla til aukinna ökuréttinda um skipulag þeirra á námskeiðum til aukinna ökuréttinda. Í mörgum tilvikum þurfti að vinna stundaskrár námskeiða oftast en einu sinni vegna þess að skólum hætti til að ofhlaða kennsludaga (kennslustundafjöldi hvers dags of mikill) og próf voru oft skipulögð í beinu framhaldi af kennslu. Í nýrri námskrá er gagnert skerpt á þessum atriðum.

### Almenn ökuréttindi

4.266 einstaklingar luku prófi til almennra ökuréttinda á árinu. Hér er bæði um að ræða nýliða í umferð sem og einstaklinga sem þurftu að endurtaka ökuþróf vegna þess að þeir höfðu verið án réttinda í meira en 12 mánuði. Fjöldinn er svipaður og undanfarin ár eins og fram kemur í töflu hér að neðan.

**Fjöldi eigendaskipta**





## Almenn ökuréttindi: fjöldi verklegra prófa sem staðin eru:

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Bifreið	4.665	4.872	4.642	4.448	4.253	4.214	4.266

Á árinu var unnið náði með Frumherja að samræmingu í fyrirlagningu, framkvæmd og mati á verklegum ökuþrófum til almennra ökuréttinda. Hlutfall nemenda sem stóðust ekki verklegt ökuþróf lækkaði verulega á árunum 2002 og 2003 frá því sem verið hafði á árunum áður, fór úr um 8% í um 4%. Á árinu 2004 var skerpt á kröfum til samræmingar hjá prófdómurum Frumherja og var meðaltalsfallprósenta ársins 2004 um 7%, en fyrsta mánuð ársins 2004 var hún 2% en 12. mánuð ársins 9%.

6.834 skrifleg próf voru lögð fyrir til almennra réttinda og var fallprósenta á þeim prófum um 35% yfir landið í heild.

Fyrirsjáanleg er aukning í fjölda próftaka til almennra ökuréttinda á næstu árum, en samkvæmt spám Hagstofunnar er veruleg fjölgun í 17 ára árganginum fyrirsjáanleg á næstu árum, sjá töflu hér að neðan.

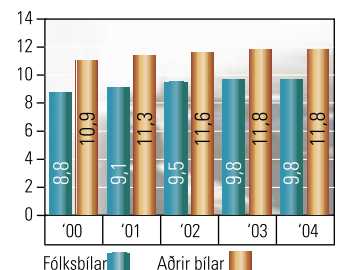
## Fjöldi einstaklinga sem verður 17 ára

	rauntölur		spá							
á árinu	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
fjöldi	4.359	4.395	4.303	4.130	3.934	3.954	3.924	4.196	4.672	4.524

## Önnur ökuréttindi

Aukningin í bifhjólaprófum sem sást 2003 hélt áfram á árinu 2004 en þá luku 438 einstaklingar prófi til bifhjólaréttinda. Fjöldi í öðrum flokkum er frekar lítill. Aðeins 54 unglingar luku prófi til að mega aka léttu bifhjóli. Þeim hefur fækkað jafnt og þétt síðustu árin, hugsanlega má tengja það því hvað er stutt á milli réttindaaldurs á létt bifhjól, 15 ára og síðan þess hvenær má hefja ökunám til almennra ökuréttinda, 16 ára og þá hægt að fara í æfingaakstur á bifreið.

## Meðalaldur bifreiða á Íslandi 2000–2004



## Verkefni og árangur

Fjöldi verkegra prófa sem staðin eru:							
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Bifhjól	206	243	241	258	247	313	438
Létt bifhjól	83	77	59	70	65	51	54
Dráttarvél	3	6	4	5	8	13	4
Eftirvagn B	1	3	4	4	4	7	8

### Ökukennarar

Ökukennarar sem skiluðu nemendum til prófs á árinu voru 192, þar af til almennra öku-réttinda 184. Virkni þeirra var mjög mismunandi. Að meðaltali var hver kennari með 22 nemendur, flestir voru 102 nemendur hjá einum kennara en mjög margir kennarar voru aðeins með 1 nemanda. Ef nemendahópnum er skipt í fjóra jafn stóra hluta sést eftirfarandi:

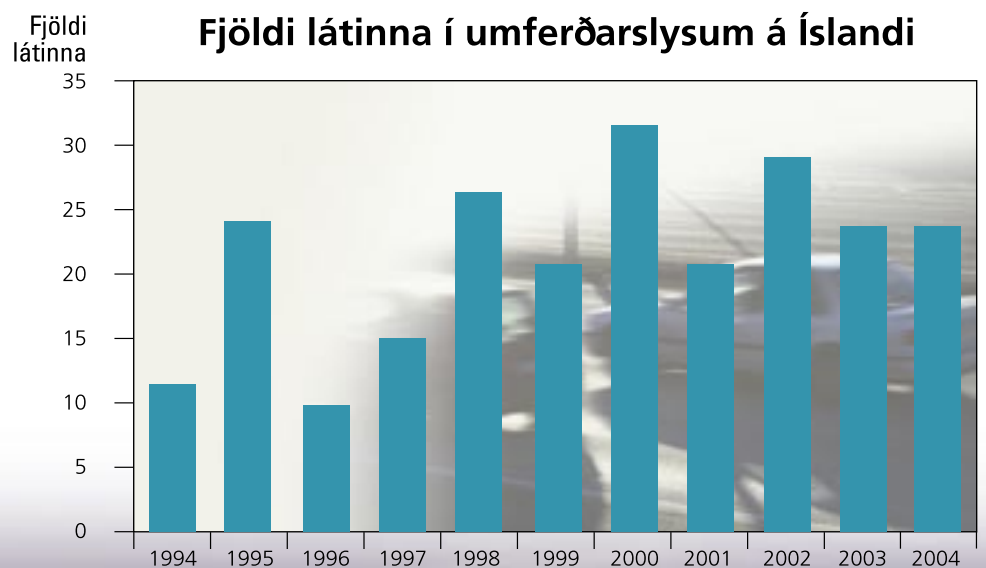
8% kennara eru með fyrstu 25% nemendanna, að meðaltali 74 nemendur á kennara, 11% kennara eru með næstu 25% nemendanna, að meðaltali 51 nemanda á kennara, 18% kennara eru með næstu 25% nemendanna, að meðaltali 31 nemanda á kennara og 63% kennara eru með síðustu 25% nemendanna, að meðaltali 9 nemendur á kennara.

Þessi skipting hefur verið með svipuðum hætti síðustu árin og má augljóst vera að öku-kennsla er áfram aukastarf flestra sem fást við hana.

### Slysaskráning

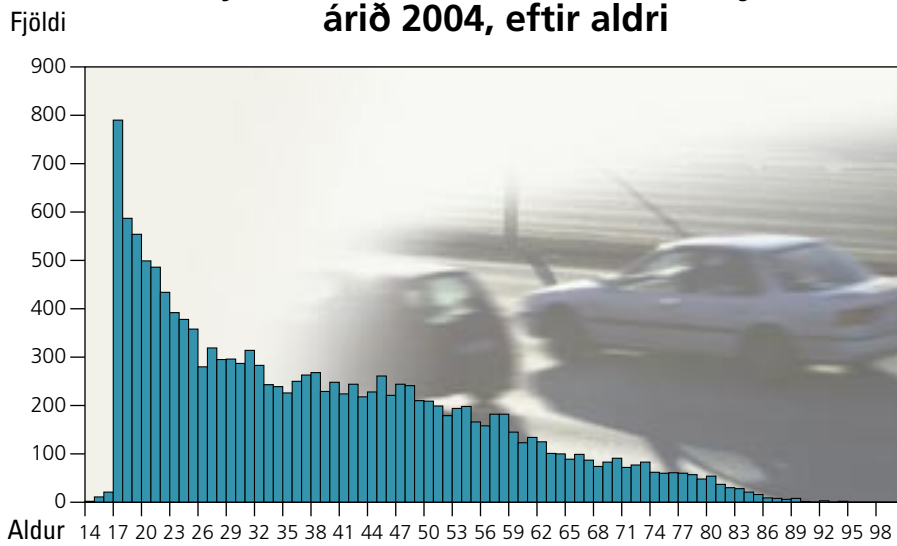
Hjá Umferðarstofu fer fram skráning á umferðarslysum. Frumgögnin berast Umferðarstofu frá lögreglunni og því skráir Umferðarstofa einungis þau slys sem gerð er lögregluskýrsla um. Hins vegar má segja að langflest slys þar sem meiðsl eru á fólki séu skráð af lögreglunni og berast því slysaskráningu Umferðarstofu.

Fyrir nokkrum árum var slysaskráningin langt á eftir rauntíma, þ.e. verið var að skrá nokkurra ára gömul slys hverju sinni. Síðustu 2–3 ár hefur hins vegar verið sett meira þúður í skráninguna og höfum við síðustu ár skráð ca. 1,5–2 mánuði í hverjum mánuði og því höfum við alltaf verið að nálgast rauntímamann. Árið 2004 voru t.d. 14.314 skýrslur



# Verkefni og árangur

## Fjöldi ökumanna sem lentu í slysi árið 2004, eftir aldri

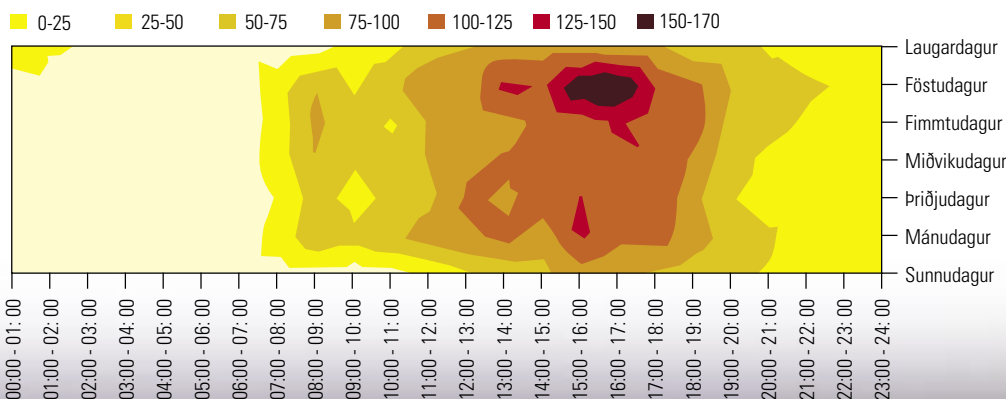


skráðar af Umferðarstofu en það árið voru skráð 8.771 slys. Því má segja að við séum að skrá 1,63 mánuði á hverjum mánuði þetta árið.

Skráningu ársins 2002 lauk í byrjun febrúar 2004 og skráningu ársins 2003 lauk í lok júlí 2004. Skráningu ársins 2004 lauk svo í apríl 2005. Ljóst er að við munum aldrei geta náð skottinu á okkur þar sem við þurfum að bíða eftir gögnum frá lögreglunni. Því má ætla að við verðum í nánustu framtíð alltaf ca. 1,5 mánuðum á eftir rauntíma og því markmiði erum við að ná þessa dagana (maí 2005).

Hvað varðar slysatölfræði er best að skoða skýrslur okkur um umferðarslys á slóðinni <http://www.us.is/id/1375>. Tvær ársskýrslur voru gefnar út árið 2004, skýrslur fyrir 2002 og 2003. Skýrslan fyrir árið 2004 var svo gefin út í apríl á þessu ári. Í þessum þremur skýrslum má sjá umtalsverða fækkun í slysum. Látnum fækkar úr 29 í 23 og alvarlega slösuðum fækkar úr 164 í 115. Aðrar slysatölur stefna einnig hratt niður á við á þessum þremur árum og verður fróðlegt að sjá hvort þróunin heldur áfram árið 2005.

## Fjöldi umferðarslysa eftir vikudögum og tíma sólarhrings árið 2004



## Verkefni og árangur

	2002	2003	2004
Banaslys	22	20	20
Slys með miklum meiðslum	130	120	97
Slys með litlum meiðslum	855	667	693
Óhöpp með engum meiðslum	6825	7145	7848
Fjöldi látinna	29	23	23
Alvarlega slasaðir	164	145	115
Lítið slasaðir	1321	1076	1156

### NorType

NorType verkefnið er sameiginlegt verkefni Finnlands, Svíþjóðar, Noregs og Íslands og er framkvæmd verkefnisins í höndum Umferðarstofu. Tilgangur verkefnisins er að skrá tæknilegar upplýsingar um bíla í gagnagrunn sem þátttökulöndin geta nýtt sér í eigin tölvukerfi.

Til þess að hægt sé að selja bifreið á Evrópumarkaði þarf framleiðandinn að fara í gegnum ákveðið vottunarferli. Það eru yfirvöld bifreiðamála í hverju Evrópuríki sem hafa slíkt vottunarvald í samstarfi við tækniþjónustur. Útkoman úr slíkri vottun er heildarviðurkenningaskýrsla sem dreift er milli allra Evrópuríkjanna. Skýrslurnar innihalda allar helstu tækniupplýsingar um einstakar gerðir bifreiða og prófanir sem hafa verið uppfylltar. Þegar framleiðandinn hefur fengið vottun og viðurkenningu á framleiðslunni má hann setja viðkomandi bifreiðartegund á markað í hvaða Evrópuríki sem er.

Hlutverk NorType er að koma þessum tækniupplýsingum um tegundirnar yfir í tölvutækt form. Gögnin er slegin inn í gagnagrunn, villuprófuð og uppfærð á netið. Hin Norðurlöndin fá síðan daglega nýjustu upplýsingar sendar til sín með sjálfvirkum hætti sem þau lesa inn í eigin tölvukerfi.

Hugmyndin að verkefninu kviknaði árið 1998 og þá var farið í frumhönnun en 1. janúar 2000 var því hleypt af stökkunum. Þá unnu við það tveir skráningarfulltrúar og verkefnastjóri. Síðan hefur það vaxið og dafnað og með síðustu stækkun á árinu 2004 telur það sjö skráningarfulltrúa, einn sérfræðing og einn verkefnastjóra. Undanfarin tvö ár hafa afköstin verið 40.000 færslur á ári og við árslok 2004 voru samtals 144.000 færslur í grunninum. Þessar færslur koma úr 35.000 skýrslum sem tilheyra 570 mismunandi gerðum fólksbíla.



## Upplýsingaveita

### Upplýsingar úr slysaskrá

Upplýsingum úr slysaskrá er veitt til flestra þeirra sem þær vilja fá. Áskrifendur að slysa-gögnum eru Vegagerðin, Reykjavíkurborg, Hafnarfjörður, Kópavogur, Garðabær, Mosfellsbær, Akureyri og Reykjanesbær. Áskrifendur fá send gögn til sín árlega, þegar skýrsla Umferðarstofu um umferðarslys kemur út. Vegagerðin notar gögnin m.a. til hliðsjónar við vegagerð en almennt nota áskrifendur gögnin til slysaþreiningar á sínum vegum.



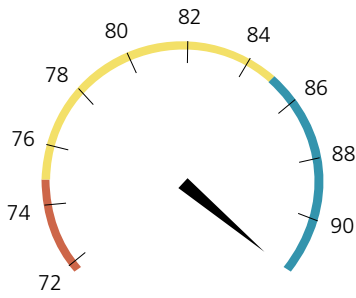
Auk áskrifenda eru nokkrir aðilar sem biðja um slysa-gögn öðru hvoru. Má þar nefna samgönguráðuneytið, fjölmiðla, skólafólk til skólaverkefna, fyrirtæki og stofnanir sem vinna að rannsóknarverkefnum og jafnvel félagasamtök og baráttuhópa sem vantar stuðning sínum málflutningi. Að lokum má svo nefna að gögnin eru keyrð út fyrir alþjóðlegar stofnanir sem taka saman slysa-tölfræði á heimsvísu.

### Upplýsingamiðlun úr ökutækjaskrá

Umferðarstofa er ábyrgðaraðili að ökutækjaskrá og hefur umsjón með miðlun upplýsinga úr skránni. Sem ábyrgðaraðili hefur Umferðarstofa lagt áherslu á skýrar starfsreglur um upplýsingamiðlun þar sem haft er að leiðarljósi að upplýsingarnar séu aðgengilegar þar sem þeirra er þörf í þjóðfélaginu og persónuvernd einstaklinga virt. Það er meginregla að upplýsingar eru aðeins veittar eftir fastanúmeri ökutækis, en ekki eftir kennitölu aðila og þessi meginregla endurspeglar það hlutverk ökutækjaskrár að veita upplýsingar um ökutæki en ekki einstaklinga og fyrirtæki. Á meginreglunni eru nokkrar undanþágur og lögð er áhersla á að upplýsingar um eignastöðu fólks séu ekki veittar umfram þær. Almennar upplýsingar úr ökutækjaskrá eru fyrst og fremst veittar í gegnum síma, með beinlínutengingu í áskrift og með sérvinnslu lista og límmiða. Umferðarstofa annast sjálf alla sérvinnslu upplýsinga úr ökutækjaskrá, en hefur notið aðstoðar miðlara við upplýsingamiðlun um einstök ökutæki. Aðgangur í áskrift hefur fyrst og fremst verið veittur í gegnum uppfléttiviðmót á vefnum en sífellt fleiri viðskiptavinir óska eftir upplýsingum með xml skeytasendingum. Slík samskipti byggja á fyrirspurnarskeyti með fastanúmeri ökutækis og svarskeyti með upplýsingum um ökutæki sem fyrirspyrjandi getur birt beint í sínum kerfum. Umferðarstofa hefur tekið upp samstarf við þær stofnanir og ráðuneyti er annast umsjón með öðrum meginkrám ríkisins, þ.e. Þjóðskrá, Landsskrá fasteigna og Fyrirtækjaskrá. Það er von þessara aðila að samstarfið muni leiða til betra verklags og hagræðis við upplýsingamiðlunina og betri þjónustu við landsmenn.



# Verkefni og árangur



**Hlutfall viðskiptavina í þjónustuveri sem eru ánægðir eða mjög ánægðir með þjónustu Umferðarstofu (91,93%)**

## Upplýsingamiðlun vegna öryggis barna í umferðinni

Mjög algengt er að fólk hringi eða sendi tölvupóst til Umferðarstofu til að leita upplýsinga um öryggisbúnað af ýmsu tagi. Mest er spurt um barnabílstóla og hjólreiðahjálma. Einnig er töluvert spurt um skipulag umferðar t.d. gönguleiðir skólabarna og umferð við skóla. Efni um öryggisbúnað er aðgengilegt á heimasíðu Umferðarstofu.

## Eftirlit með skoðunarstöðvum

Það er hlutverk Umferðarstofu að annast stjórnarsýslu á reglubundinni skoðun ökutækja, gefa út verklagsreglur og skoðunarhandbók fyrir skoðunina. Framkvæmd skoðunarinnar er í höndum einkaaðila og veitir Umferðarstofa þeim starfsleyfi. Þar sem framkvæmd skoðunarinnar er á markaði, ef svo má segja, hjá fyrirtækjum sem keppa um hylli viðskiptavinanna er mjög mikilvægt að samkeppnin bitni ekki á gæðum skoðunarinnar og tryggt sé að verklag við skoðunina sé samkvæmt skoðunarhandbók. Einnig er mikilvægt að skoðunarhandbókin sé uppfærð með tilliti til breyttra tíma og nýrra reglna, m.a. frá EB sem stöðugt er verið að innleiða í íslenskan rétt.

Ef tekið er meðaltal hjá öllum skoðunarmönnum sem skoða fleiri en 1000 fólksbíla er niðurstaðan að 24% ( $\pm 4\%$  staðalfrávik) fólksbíla þarf að færa til endurskoðunar. Er þetta mjög trúverðug niðurstaða. Hæsta og lægsta gildi hjá einstökum skoðunarmönnum er 37% og 14% og er það ekki trúverðug niðurstaða. Sé miðað við einstakar skoðunarstöðvar í niðurstöðum skoðana er hlutfallið svipað og er hæsta og lægsta gildi þá 27% og 16%. Ef stærstu skoðunarstöðvarnar er bornar saman, þ.e. Frumherji á Hesthálsi og Aðalskoðun í Hafnarfirði kemur í ljós að 27% fólksbíla fá niðurstöðuna endurskoðun á Hesthálsi en 22% í Hafnarfirði. Munurinn er 17% sem er ótrúverðug niðurstaða. Þegar sömu hlutföll eru skoðuð fyrir stóra bíla og eftirvagna verður munurinn milli skoðunarmanna og skoðunarstöðva miklu meiri heldur en raunin er með fólksbílana. Má sem dæmi nefna að munurinn á stórum bílum milli Frumherja á Hesthálsi og Aðalskoðunar í Hafnarfirði er að jafnaði 20–50%. Er sú niðurstaða mjög ótrúverðug.

Umferðarstofa er með stikkprufueftirlit með framkvæmd skoðana hjá skoðunarstöðvunum, sem felst í því að eftirlitsmaður stendur yfir skoðunarmanni meðan á skoðun stendur. Ber hann sínar niðurstöður saman við niðurstöður skoðunarmannsins. Í ljós



## Verkefni og árangur

kemur að flestir skoðunarmenn virðast kunna að nota skoðunarhandbókina við skoðun fólksbíla en verulegur misbrestur er á kunnáttu og þjálfun við skoðun stórra bíla og eftirvagna. Endurspeglast sú niðurstaða í mjög misjöfnum niðurstöðum við skoðun stórra ökutækja. Þá er það líka fremur ótrúverðug niðurstaða að aðfinnslur skoðunarmanns tvöfaldast að jafnaði, þegar eftirlitsmaðurinn stendur yfir honum. Þessi niðurstaða er þó hálfu verri hjá Aðalskoðun en Frumherja.

Með tilliti til þess að aðfinnslum í skoðun fjölgar með aldri bíla þar til þeir verða eldri en 10 ára og eftir það fækkar þeim aftur má segja að þessar niðurstöður í heild veki til umhugsunar um það hvort betra sé að nota EB reglur um tíðni skoðana, þ.e. að skoða fólksbíla í fyrsta sinn á fjórða ári og annað hvert ár eftir það og leggja þeim mun meiri áherslu á skoðun stóru ökutækjanna og vagnlesta.

### Rannsóknarverkefni

Á árinu 2004 voru unnin 2 verkefni sem styrkt voru af Rannum (Rannsóknarnefnd umferðarslysa). Þessi verkefni fjölluðu annars vegar um tengsl aldurs bifreiða og umferðaróhappa og hins vegar tengsl slysa og drifbúnaðar. Í fyrra verkefninu var unnið með gögn frá árunum 1998–2003 úr slysaskrá en kannað var eftirfarandi:

1. Hvort tíðni óhappa þar sem meiðsli hljótast af sé háð aldri eða framleiðsluári bifreiðarinnar.
2. Hvort framleiðsluár eða aldur ökutækis hafi áhrif á líkur þess að meiðsli hljótist af ef ökutæki lendir á annað borð í óhappi.

Niðurstöður úr hluta 1 voru á þá leið að á bifreiðum sem framleiddar eru á árunum 1992–2003 fer slysum, miðað við ekna kílómetra, jafnt og þétt fjölgandi eftir því sem bifreiðin er eldri. Sem dæmi um það þá verða hátt í þrefalt fleiri slys með meiðslum á fólki á hvern ekinn kílómetra á bifreiðum sem framleiddar eru á árunum 1992–1994 heldur en á bifreiðum sem framleiddar eru á árunum 2001–2003. Þegar skoðaðar eru bifreiðar sem framleiddar eru fyrir þennan tíma þ.e. árin 1980–1991 þá snýst þetta við og tíðni slysa fer lítillega lækkandi eftir því sem bifreiðin eldist.



## Verkefni og árangur



Niðurstöður úr hluta 2 voru þær að fyrir ökutæki framleidd á árunum 1983–2003 þá fer hlutfall meiðsla í slysi jafnt og þétt hækkandi eftir því sem bifreiðin verður eldri. Í seinna verkefninu voru skoðaðir ákveðnir ökutækisflokkar og slysatíðni á árunum 1998–2003. Ökutækisflokkarnir voru myndaðir af yfirbyggingu og drifbúnaði. Yfirbyggingunni var skipt í fólksbíla, jepplinga og jeppa og drifbúnaðinum skipt í afturhjóladrif, framhjóladrif, fjórhjóladrif með sídrifi og fjórhjóladrif án sídrifs. Skoðuð voru slys þar sem eitt ökutæki lendir í útafakstri eða veltur á vegi. Rannsókninni var skipt upp í þrjá meginþætti. Í fyrsta lagi var reiknuð út skipting slysa hvers ökutækjaflokks fyrir sig. Í öðru lagi skipting slysa miðað við fjölda ekinna kílómetra og í þriðja lagi fjöldi slysa með tilliti til heildarfjölda hvers ökutækjaflokks. Í verkefninu var horft á ökutækin, kílómetrastöðu og tegund óhapps. Niðurstöðurnar gáfu til kynna að jeppar lenda oftast í þessari tegund óhappa miðað við jepplinga og fólksbíla. Ekki er hægt að draga þá ályktun að t.d. afturhjóladrifnir bílar séu betri eða verri en jeppar þar sem notkun þessara ökutækjaflokka er ólík. Að auki var einungis lítil hluti allra slysa skoðaður og ber að taka tillit til þess.

### Reglugerðir/Regluverk

Hlutverk lögfræðisviðs Umferðarstofu er einkum að undirbúa og gera drög að reglum á sviði umferðarmála, m.a. þegar aðlaga þarf íslenskar reglur að Evrópureglum. Einnig að semja lögfræðilegar álitserðir á sviði umferðarmála, vera öðrum deildum Umferðarstofu til ráðuneytis og veita almenningi upplýsingar um umferðarmál.

2004 var ýmislegt á döfinni. Í febrúar lauk vinnu við gerð nýrrar námskrár vegna náms til aukinna ökuréttinda og við drög að breytingu á reglugerð um ökuskrteini þar að lútandi. Í nýrri námskrá er gert ráð fyrir verulegri eflingu ökunáms á þessu sviði auk þess sem framkvæmd prófa er gerð markvissari.

Í júní lágu fyrir drög að nýrri reglugerð um flutning á hættulegum farmi í stað reglugerðar nr. 984/2000. Drögin voru unnin í samstarfi Umferðarstofu og Vinnueftirlits ríkisins.

## Verkefni og árangur

Í júní hófst undirbúningur að nýrri námskrá fyrir ökukennaranám með það fyrir augum að fljótlega yrði haldið námskeið fyrir þá sem hug hafa á að öðlast löggildingu sem ökukennarar. Þeim undirbúningi var að mestu lokið í árslok og verða námskeið, sem fara fram á vegum Kennaraháskólans, auglýst í lok febrúar.

Í september lauk umfangsmikilli endurskoðun á reglum um aksturs- og hvíldartíma ökumanna sem annast fólks- og vöruflutninga á vegum en reglurnar varða m.a. rafræna ökurita sem taka á í notkun í ágúst 2005. Drög að nýrri reglugerð eru mótuð af því að innleidd hafa verið ákvæði 20., 21. og 23. töluliða XIII. viðauka samningsins um Evrópska efnahagssvæðið.

Í nóvember lágu fyrir drög að reglugerð um notkun öryggisbelta og notkun öryggisbúnaðar fyrir börn í bifreið en reglugerð þess efnis hefur ekki verið sett hér á landi. Drögin mótuðust af Evróputilskipunum um þetta efni.

### Slysarannsóknir

Umferðarstofa hýsir starfsmann Rannsóknarnefndar umferðarslysa og lánar nefndinni starfsmann Umferðarstofu sem starfar sem sérfræðingur við nefndina. Hlutverk sérfræðingsins er að veita aðstoð varðandi bíltæknileg atriði. Sérfræðingurinn lítur á ástand bifreiða eftir slys og metur þá skoðun sem fram fer á bifreiðum eftir umferðarslys. Markmiðið með starfi Rannsóknarnefndar umferðarslysa er að auka þekkingu og skilning á orsökum umferðarslysa.

### Rafrænir ökuritar

Samkvæmt reglugerðum Framkvæmdastjórnarinnar Nr 3820/85 og 3821/85 ber að hafa reglur um aksturs- og hvíldartíma á stórum bílum, sem eru mældir með svokölluðum ökuritum. Ökuritarnir, sem notaðir eru í dag eru með pappírsskífu sem síritar, hraða, aksturstíma, hvíldartíma o.fl. Með síðari breytingum á þessum reglugerðum ber að taka í notkun svokallaða rafræna ökurita í nýjum bílum í seinasta lagi frá 01.01.2005.



## Verkefni og árangur

Rafrænu ökuritarnir eru mun öruggari mælitæki en gömlu skifuritarnir og skila þeir niðurstöðu ofangreindra mælinga á svokölluð ökuritakort, sem eru í eðli sínu smartkort, þ.e. tölvukubbur sem geymir niðurstöðurnar. Af ökuritakortum eru fjórar gerðir, ökumannskort, eftirlitskort, verkstæðiskort og fyrirtækiskort. Ökuritakortin eru persónugerð með auðkenni frá National Root Authority og European Root Authority (Joint Research Centre in Ispra, Italy). Samkvæmt bréfi framkvæmdastjórnarinnar er Umferðarstofa „Member State Authority in Iceland“.

Með ökumannskorti getur handhafinn ekið ökuritabílum á öllu EES svæðinu og tryggir er að engir tveir búi yfir sams konar korti. Ef kort glatast utan heimalands er hægt að fá nýtt kort gefið út í því landi. eru öll samskipti milli landa tryggð með tölvukerfinu Tachonet (sem er hliðstætt Schengen landamæravörslukerfinu).

Á liðnum árum hafa aðildarlöndin unnið gífurlega mikla undirbúningsvinnu við að innleiða þetta nýja kerfi og er talað um kúltúrbreytingu á landflutningum með þessu nýja kerfi. Í Skandinavíu og Danmörku hafa um 20 manns í hverju landi unnið í þessu verkefni í mörg ár og áætla þau að innleiðingarkostnaðurinn sé um 600 milljónir króna í hverju landi. Umferðarstofa hefur tekið þátt í þessum undirbúningi eftir bestu getu og hafði 27 mkr til ráðstöfunar í verkefnið.

Á árinu nálgast Umferðarstofa þá niðurstöðu að hagkvæmt væri að fá íslensku ökuritakortin gerð hjá vegagerðinni í Svíþjóð. Hafa þeir boðist til að aðlaga sitt kerfi að íslenskum sérþörfum. Einnig nálgast Umferðarstofa þá niðurstöðu að hagkvæmt væri að ganga inn í Tachonet tölvukerfi Norðmanna. Norðmenn gerðu samning við hugbúnaðarhúsið Ciber um að smíða Tachonet tölvukerfið fyrir Noreg fyrir 10 mnkr. Gáfu Norðmenn Umferðarstofu leyfi til að semja við Ciber um íslenska aðlögun á tölvukerfinu.

