

Júlí 2021



Börn og samgöngur Stöðumat



Stjórnarráð Íslands

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið

Reykjavík 14 júlí 2021

Höfundar:

Árni Freyr Stefánsson

Katrín Halldórsdóttir

Hildur Guðjónsdóttir

Valgerður Rún Benediktsdóttir

Útgefandi:

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið

Unnið í samstarfi við Samgöngustofu, Vegagerðina og Samband íslenskra sveitarfélaga.

©2021 Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið

ISBN 978-9935-494-30-6

Efnisyfirlit

Útdráttur	4
1. Inngangur	5
1.1 Börn og ungt fólk	5
2. Samráð og samtal.....	6
2.1 Málþing um börn og samgöngur.....	6
2.2 Beint samráð við ungt fólk.....	8
2.2.1 Fundur með rýnihópi ungmenna.....	8
3. Hvernig ferðast börn og ungmenni?.....	10
4. Slysátöfræði barna og ungmenna	15
5. Fræðsla og forvarnir	18
5.1 Börn á leikskólaaldri.....	18
5.2 Grunnskólar.....	18
5.3 Framhaldsskólar	19
6. Könnun meðal sveitarfélaga	20
6.1 Umferðaröryggisáætlun	20
6.2 Göngu- og hjólaleiðir.....	20
6.3 Umferðarfræðsla.....	21
6.4 Skólaakstur.....	21
6.5 Annað sem sveitarfélög vildu koma á framfæri	22
7. Innviðir	23
7.1 Innviðir skólaaksturs.....	24
7.2 Grunnnet samgangna	24
7.3 20 mínútna bærinn	25
8. Niðurstöður	26
9. Lykilviðfangsefni	27

Útdráttur

Greiddar og öruggar samgöngur skipta okkur öll máli. Börn og ungmenni eru virkir þátttakendur í samgöngum ekki síður en þeir sem eldri eru. Þannig skiptir máli að horft sé til þarfa þeirra og hlustað á skoðanir þeirra í stefnumótun í samgöngumálum. Er það m.a. í samræmi við ákvæði Barnasáttmála og Heimsmarkmiða Sameinuðu þjóðanna og þingsályktun um Barnvænt Ísland fyrir árin 2021-2024. Samgöngur og áhrif þeirra á börn hafa til þessa lítið verið til umfjöllunar og ekki greind með nægilega skýrum hætti og er því mikilvæg áskorun.

Í þessari greinargerð er fjallað um samráðsferli í vinnslu skýrslunnar. Í október 2017 var á vegum samgöngu- og sveitastjórnarráðuneytisins [samgöngubing unga fólksins](#). Í nóvember 2019 var haldið [málþing](#) um málefnið sem markaði upphaf formlegrar vinnu við þá greiningu sem hér er birt. Seinna var haldinn fundur með sérstökum rýnihópi ungmenna um umferðaröryggismál. Ljóst er að málefnið er ungmennum mikilvægt og hugleikið. Þau hafa mikið fram á að færa og lögðu áherslu á að börn og ungmenni yrðu þátttakendur í samtali um málefni þeim tengdum. Koma verður fram við þau af virðingu og á uppbyggjandi hátt í stað þess að skamma og fordæma það sem betur má fara. Þau leggja áherslu á lausnir á borð við jafningjafræðslu.

Greining á ferðavenjum barna og ungmenna sýnir sérstöðu þeirra sem vegfarenda. Þau eru virkir vegfarendur og fara álíka margar ferðir á degi hverjum og Íslendingar gera að jafnaði eða fleiri. Börn hjóla mikið og ganga. Ungmenni nota almenningsamgöngur mikið, þar sem þær eru í boði. Hröð breyting verður um leið og bílprófsaldri er náð. Mikill samfélagslegur ábati gæti verið falinn í því að hlúa betur að ferðamynstri barna og ungmenna, enda eru þau ekki með sama fastmótaða ferðavenjumynstur og þeir sem eldri eru. Þá ferðast börn og ungmenni hlutfallslega minna með innanlandsflugi en þeir sem eldri eru. Vísbendingar eru hins vegar um að Loftbrúin gagnist þeim sérlega vel.

Fækkun umferðartengdra slysa barna og ungmenna er mikilvægt verkefni. Markmið umferðaröryggisáætlunar er metnaðarfullt þar sem stefnt er að því að engin börn yngri en 14 ára látist í umferðinni. Öflugt forvarnarstarf og fræðsla á öllum skólastigum er árangursrík leið að því markmiði, en mikilvægt er að miða forvarnarstarfið og fræðsluna við það sem er að gerast í samfélaginu hverju sinni. Uppbygging hjóla- og göngustíga ásamt öflugum almenningsamgöngum og góðum vegum á leiðum skólaaksturs gagnast börnum og ungmennum helst. Tækifæri eru ennfremur í skipulagðri vinnu sveitarfélaga í öryggisátt með gerð og framfylgni sérstakra umferðaröryggisáætlana. Umferðaröryggisáætlanir sveitarfélaga miða að því að auka vitund um umferðaröryggismál meðal forráðamanna sveitarfélaga og almennings. Þeim er ætlað að leggja grunn að samræmdum og markvissum vinnubrögðum sveitarfélaga og að þannig sé stuðlað að skilvirkari forgangsröðun verkefna í umferðaröryggismálum.

1. Inngangur

Greiðar og öruggar samgöngur skipta okkur öll máli. Börn og ungmenni eru virkir þátttakendur í samgöngum ekki síður en þeir sem eldri eru. Þannig skiptir máli að horft sé til þarfa þeirra og hlustað á skoðanir þeirra í stefnumótun í samgöngumálum. Er það m.a. í samræmi við ákvæði Barnasáttmála og Heimsmarkmiða Sameinuðu þjóðanna og þingsályktun um Barnvænt Ísland fyrir árin 2021-2024. Samgöngur og áhrif þeirra á börn hafa til þessa lítið verið til umfjöllunar og ekki greind með nægilega skýrum hætti og er því mikilvæg áskorun.

Í samgönguáætlun 2020-2034 er þannig sett fram sérstök áhersla (2.2.8) þess efnis að:

Hafin verði vinna við að greina stöðu barna og ungmenna í samgöngum með það að markmiði að stefnumótun í samgöngumálum taki mið af þörfum þeirra.

Í mars 2019 var lagt til og samþykkt í samgönguráði að halda málþing um börn og samgöngur og var það í raun upphaf þeirrar vinnu að greina stöðu barna og ungmenna í samgöngum hér á landi. Seinna kom fulltrúi Sambands Íslenskra sveitarfélaga að vinnunni. Í verkefnishópi um vinnuna hafa komið fulltrúar allra þessara aðila. Þeir eru: Árni Freyr Stefánsson frá samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu, Katrín Halldórsdóttir frá Vegagerðinni, Kolbrún Guðný Þorsteinsdóttir og Hildur Guðjónsdóttir frá Samgöngustofu og Valgerður Rún Benediktsdóttir frá Sambandi Íslenskra sveitarfélaga.

1.1 Börn og ungt fólk

Samkvæmt skilgreiningu Barnasáttmála Sameinuðu þjóðanna er barn skilgreint sem einstaklingur undir 18 ára aldri.

Í þessari skýrslu er byggt á gögnum m.a. úr slysaskrá Samgöngustofu og úr ferðavenjukönnun samgönguráðs og Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu frá 2019. Þar er börnum og ungmönnum skipt upp í hópa til aðgreiningar. Í ferðavenjukönnuninni eru aldurshóparnir:

- 6 til 12 ára
- 13 til 17 ára
- 18 til 24 ára

Í slysatölfræðinni eru aldurshóparnir:

- 0 til 14 ára (börn)
- 15 til 18 ára (ungmenni, samt enn börn)
- 19 til 24 ára (ungir ökumenn)

Á þessu árabili breytast umhverfi og aðstæður hratt, ekki síst út frá samgöngum. Eftir því sem börn vaxa úr grasi aukast möguleikar þeirra og réttindi til samgangna. Það getur haft áhrif á þessa þróun hvar þau alast upp, en á landsbyggðinni þurfa börn víða að fara með skólabílum í skólann auk þess sem sum þeirra búa stóran hluta skólaársins á heimavist. Þá eru fyrirmyndir mikilvægar í lífi barna og unglinga og hafa mikil áhrif á mótun þeirra. Þær þróast sömuleiðis eftir aldri, fyrst foreldrar, svo vinir og aðrir utanaðkomandi hafa einnig áhrif ekki síst í gegnum hina ýmsu miðla.



2. Samráð og samtal

2.1 Málþing um börn og samgöngur

Málþing um börn og samgöngur var haldið mánudaginn 18. nóvember 2019 á vegum samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins í samvinnu við Samgöngustofu, Vegagerðina og Samband íslenskra sveitarfélaga. Málþingið fór fram í Garðabæ og tóku þar bæði ungir sem aldnir til máls og ræddu stöðu barna í samgöngum í víðu samhengi.



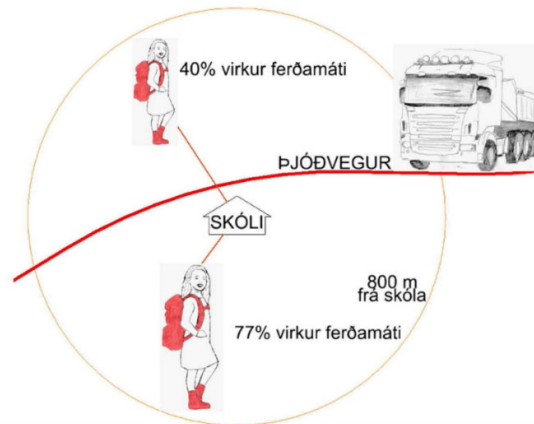
Mynd 1: Þórunn Egilsdóttir, formaður samgönguráðs, ávarpar málþingið.

Meðal helstu atriða sem komu fram í erindum frummælenda voru áhersla á mikilvægi þess að rödd ungs fólks og skoðanir fái hljómgrunn og séu teknar til greina þegar ákvarðanir um málefni sem snerta börn eru teknar. Líta megi til árangursríkra verkefna á borð við hið svokallaða [YOURS](#) verkefni, sem miðar að því að auka umferðaröryggi hjá ungu fólki. Í því er lögð áhersla á að virkja ungt fólk til að stunda jafningjafræðslu um umferðaröryggi. Þegar eru til ljóslifandi dæmi um að aðkoma ungmenna hafi skilað árangri og má þar helst telja til aðkomu ungmennaráðs Grindavíkur að baráttu fyrir umbótum á Grindavíkurvegi.

Lögð var áhersla á mikilvægi umferðarfræðslu til eflingar umferðaröryggis barna og ungmenna. Árangursríkt dæmi frá grunnskólanum í Hveragerði var kynnt þar sem tókst að virkja starfsfólk, nemendur, foreldra og bæjaryfirvöld á gagnlegan og skemmtilegan hátt til að vinna að bættu umferðaröryggi.

Fjallað var um tengsl skipulags, þjódvega og barna. Þar var bent á að það væri grundvallaratriði að umhverfið setji börn ekki í meiri hættu en þau ráða við. Rannsókn um áhrif þjódvega á ferðavenjur barna vöktu athygli, en umtalsverður

munur er á því hvort börn fara gangandi eða hjólandi í skólann eftir því hvort þau þurfi að fara yfir þjóðveg á leið sinni eða ekki.



Mynd 2: Samanburður á ferðamatavali skólabarna, eftir því hvort þau þurfa að fara yfir þjóðveg á leið sinni í skólann eða ekki. Skjáskot úr kynningu Ernu Báru Hreinsdóttur.

Rætt var um umferðaröryggisáætlanir sveitarfélaga og hvernig þær geti nýst til að auka vitund sveitarstjórnarfólks og almennings um umferðaröryggismál. Umferðaröryggisáætlun Reykjavíkur var rædd sérstaklega. Þar komu fram þau mikilvægu skilaboð að hjá börnum er ferðin oft að hluta leikur og mikilvægt að það fái að vera þannig. Börn skapi ekki hættuna, það séu frekar fullorðnir á stærri farartækjum. Ábyrgðin verði því að liggja hjá öikumönnum og veghöldurum. Lagt er til að ný deiliskipulög og hönnun sé rýnd sérstaklega m.t.t. öryggis, núverandi innviðir rýndir, gerðar verði öryggisáætlanir skóla og íþróttamiðstöðva og síðast en ekki síst að hraði umferðar verði lækkaður á völdum stöðum.

Fjallað var um hagnýtingu sálfræðilegrar þekkingar til að breyta ferðavenjum. Með því að greina með aðferðafræði sálfræðinnar hvað hefur áhrif á ákvarðanatöku má bæta árangur aðgerða mikið. Ungt fólk sé mikilvægasti samfélagshópurinn þegar kemur að því að stuðla að breytingum enda ekki með fastmótaðar ferðavenjur. Mikilvægt sé að rannsóknir á þessu sviði verði eflidar þannig að skilningur á þessum þáttum aukist.

Fundargestum stóð til boða að skila skriflegum svörum við þremur lykilspurningum um börn og samgöngur. Mörg svör bárust og voru niðurstöður að miklu leyti samhljóða því sem fram kom í erindum frummælenda.

Lögð var áhersla á mikilvægi umferðarfræðslu, ekki bara fyrir börn heldur líka foreldra sem eru oftar en ekki helstu fyrirmyndir barna sinna. Fræðslan þurfi að henta öllum aldurshópum og að mikilvægt væri að í henni væri lögð áhersla á val um ferðamáta. Ekki ætti að taka því sem sjálfsögðum hlut að allir taki bílpróf og eignist bíl 17 ára.

Bent var á mikilvægi þess að börn ferðist í öruggu umhverfi. Séu götur á leið þeirra verði að huga að öruggum gangbrautum, göngubrúum, undirgöngum, skiltum eða lækkun hraða.

Þá kom fram víða áhersla á mikilvægi þess að börn væru þátttakendur í stefnumótun. Góð hugmynd væri að nýta þann kraft sem búi í ungmennaráðum. Einnig var bent á þá hugmynd að fela börnum á grunnskólaaldri það hlutverk að vera gangbrautaverðir. Þannig fengju þau betri tilfinningu fyrir því hvernig umferðin gengur fyrir sig.

Að endingu var bent á að sveitarfélög ættu að deila góðum lausnum sem tryggja örugga umferð barna, svo sem merkingum og lausnum við götuþveranir.

Erindi og glærur sem kynntar voru á fundinum eru aðgengilegar á [vef stjórnarráðsins](#).

2.2 Beint samráð við ungt fólk

Samgöngustofa og Slysavarnafélagið Landsbjörg hafa tekið höndum saman og lagt áherslu á að vinna með ungu fólki (15-20 ára) í umferðinni. Ráðstefnur, vinnustofur og málþing hafa verið haldin og sóttu fulltrúar Samgöngustofu og Landsbjargar, ásamt fjórum ungmennum alþjóðlega ráðstefnu um umferðaröryggi sem haldin var í Svíþjóð í upphafi árs 2020. Í aðdraganda ráðstefnunnar var haldin vinnustofa fyrir ungmenni undir merkjum YOURS. Þar var áherslan á að virkja ungt fólk til aðgerða með það að leiðarljósi að fræða jafnaldra um umferðaröryggi.

2.2.1 Fundur með rýnihópi ungmenna.

Verkefnishópurinn fundaði í maí 2021 með sérstökum rýnihópi ungmenna um samgöngumál. Hann skipa: Fannar Freyr Atlason (fæddur 2004), Embla Líf Hallsdóttir (fædd 2001) og Karín Óla Eiríksdóttir (fædd 2000). Umræðuefnið var samgöngumál, með áherslu á þeirra reynslu, skoðanir og áherslur. Þrátt fyrir ungan aldur hafa þau þegar aflað sér talsverðrar reynslu og þekkingar á umferðaröryggismálum. Tvö voru með erindi á málþinginu og öll tóku þau þátt í fyrrgreindri vinnustofu og alþjóðlegri ráðstefnu um umferðaröryggi í Svíþjóð. Ungmennin voru þar fulltrúar Íslands.



Mynd 3: Þátttakendur á ráðstefnunni, frá vinstri Kolbrún Guðný Þorsteinsdóttir, Fannar Freyr Atlason, Atli Þór Jónsson, Sigurður Ingi Jóhannsson, Karín Óla Eiríksdóttir, Embla Líf Hallsdóttir og Helena Dögg Magnúsdóttir.

Ungmennin sögðu frá ráðstefnunni í Svíþjóð en þar komu saman um 200 ungmenni frá 75 löndum og deildu reynslu sinni í umferðaröryggismálum. Yfirskrift ráðstefnunnar var „Hingað og ekki lengra“ (e. Enough is enough), ákall ungs fólks um allan heim að stjórnvöld og samfélög taki höndum saman um að fækka alvarlegum slysum í umferðinni. Sigurður Ingi Jóhannsson, samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra, ávarpaði ráðstefnuna og tók þátt í vinnustofunni með ungmennunum og hrósaði hann ungu fólki og þátttakendum ráðstefnunnar fyrir að taka frumkvæði í baráttunni fyrir bættu umferðaröryggi.

Það kom ungmennunum verulega á óvart að **á heimsvísu látast 500 börn á dag í umferðarslysum**. Algengasta dánarorsök ungs fólks í heiminum á aldrinum 5 til 29 ára er af völdum umferðarslysa. Þá eru ekki meðtalin öll umferðarslysin þar sem fólk kemst lífs af en stendur eftir stórslasað og oft með verulega skert lífsgæði. Ungmennin nefndu að þrátt fyrir að hóparnir væru misjafnir eftir heimsálfum, löndum og þjóðum og stæðu frammi fyrir ólíkum áskorunum og áherslum í umferðaröryggismálum þá gætu allir lagt eitthvað af mörkum. **Þróuð og efnuð ríki geta lært einfaldar lausnir og leiðir af þeim vanþróaðri og fátækari og öfugt**. Þau nefndu að það væri áhugavert að sjá samanburð og finna að margt gott er gert á Íslandi þó að alltaf sé hægt að gera betur. **Það sem stóð upp úr var viðurkenning á því hvað unga fólkið gegnir mikilvægu hlutverki þegar kemur að umferðaröryggi**.

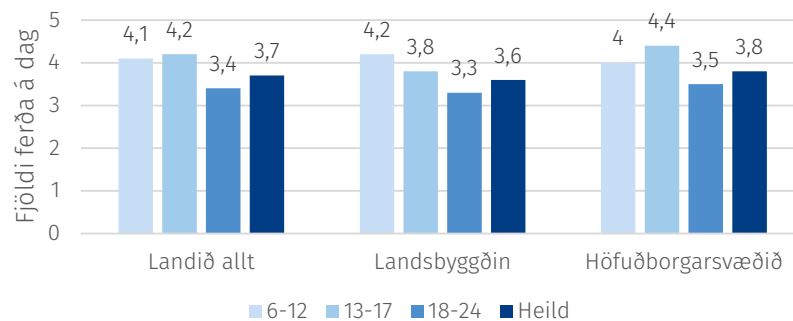
Ungmennin telja mikilvægt að skilgreina markhópa, börn og ungmenni á ýmsum aldri, sem unnið er með, stig af stigi. **Áhersla á að vinna MEÐ ungmennum og vinna FYRIR ungmenni**. Svo er hægt að finna samstarfsaðila sem koma að hvatningu, fræðslu og forvörnum. Vinna þarf með áhættuþætti sem ungt fólk tengir við og þekkir af eigin reynslu eða reynslu jafnaldra sinna. Fræðsluefni, lög, reglur, tölfræði og annað efni þarf að vera til staðar til að byggja á og það er nauðsynlegt að uppfæra ávallt fræðsluefni reglulega í samræmi við áherslur. Þau leggja áherslu á að **unga fólkið þurfi að vera virkir þátttakendur í að innleiða og miðla til jafnaldra sinna**. Ungt fólk lærir best með því að framkvæma og taka þátt, hræðsluáróður einn og sér sé ekki vænlegur til árangurs. **Tölum við unga fólkið með virðingu og á uppbyggjandi hátt í stað þess að skamma og fordæma það sem miður fer**. Ungmennin telja að miðlunin geti verið mjög fjölbreytt og spennandi, í takt við tíðarandann og áherslur hverju sinni. Áhrifavaldar, fyrirmyndir, hlutverkaleikir, tónlist, myndlist, umræður, vettvangsheimsóknir, vinnusmiðjur, vinnuhópar, veggspjöld, auglýsingar, hönnun, listgreinar, tjáning, samskiptamiðlar.

Þau eru á því að **jafningjafræðsla gegni lykilhlutverki í fræðslu og forvörnum**. Það þarf að efla og mennta ungt fólk til þess að vera sterkir leiðtogar og góðar fyrirmyndir. Slík ungmenni munu vekja athygli, virkja samfélög og vera talsmenn fyrir breytingum til framtíðar. Hugmyndin er að koma á fót slíku starfi hér á landi þar sem ungmenni alls staðar af landinu koma saman og sækja námskeið eða vinnusmiðju og fá þar efnivið og verkfæri til að vinna með í sinni heimabyggð. Haustið 2021 mun slík vinna fara af stað undir stjórn Samgöngustofu og Slysavarnafélagsins Landsbjargar í samstarfi við Samfés og ungmennaráð sveitarfélaga. Samhliða verður haldið umferðarþing í nóvember þar sem unga fólkið fær tækifæri til að koma hugmyndum sínum á framfæri og kynna starf sitt.

Öll eru þau sammála um **mikilvægi þess að ungmenni verða að fá að vera þátttakendur í stefnumótun og ákvarðanatöku í umferðaröryggismálum og að ungt fólk á að vera þar í forystu**. Það þarf að breyta hugarfari og umferðarmenningu um heim allan og þar muni ungt fólk verða öflugustu talsmennirnir.

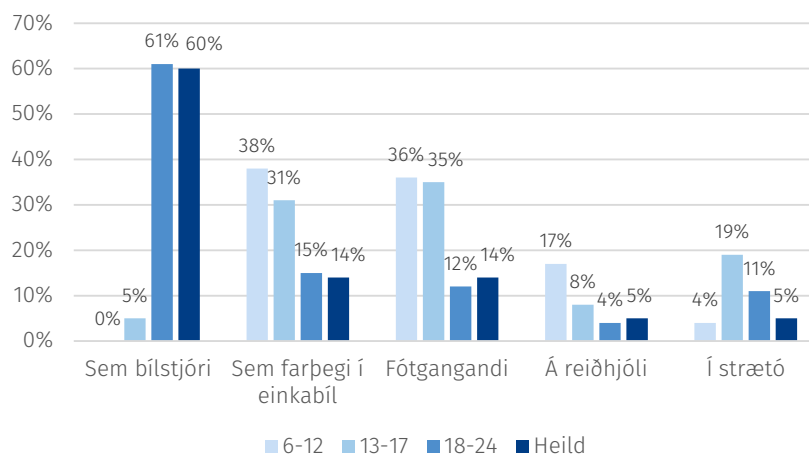
3. Hvernig ferðast börn og ungmenni?

Haustið 2019 stóðu Samgönguráð og Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu að umfangsmikilli ferðavenjukönnun. Könnunin var unnin með sambærilegum hætti og gert hafði verið í fjórgang á höfuðborgarsvæðinu, árin 2002, 2011, 2014 og 2017, og var könnunin 2019 sú fyrsta sem gerð var fyrir landið allt. Í könnuninni kom það skýrt fram að börn og ungmenni, hvort sem er á höfuðborgarsvæðinu eða landsbyggðinni eru engu minni þátttakendur í samgöngukerfinu en þeir sem eldri eru. Flestir aldurshópar segjast fara á bilinu 3,5 til 4,5 ferðir á dag að jafnaði. Börn og ungmenni undir 17 ára aldri virðast fara ívið meira um en næsti aldurshópur fyrir ofan, 18 til 24 ára.

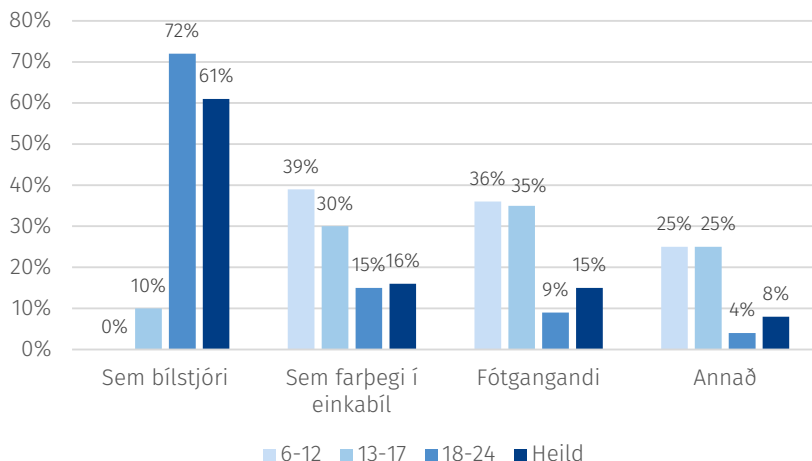


Mynd 4: Meðalfjöldi daglegra ferða 2019.

Það sem skilur hins vegar börn og ungmenni frá þeim sem eldri eru er með hvaða hætti þau ferðast, hvert ferðamátaval þeirra er. Á höfuðborgarsvæðinu eru yngstu aldurshóparnir, frá 6 til 17 ára þeir sem mest ganga (35-36%), mest hjóla (8-17%) og svo eru 13-17 ára mestu notendur Strætó (19%). Sömu sögu er að segja um ungt fólk á landsbyggðinni þar sem mjög svipaðar niðurstöður fengust. Helsti munurinn þar er að í stað Strætó eru skólabílar mikilvægur þáttur í ferðamynstri ungs fólks.

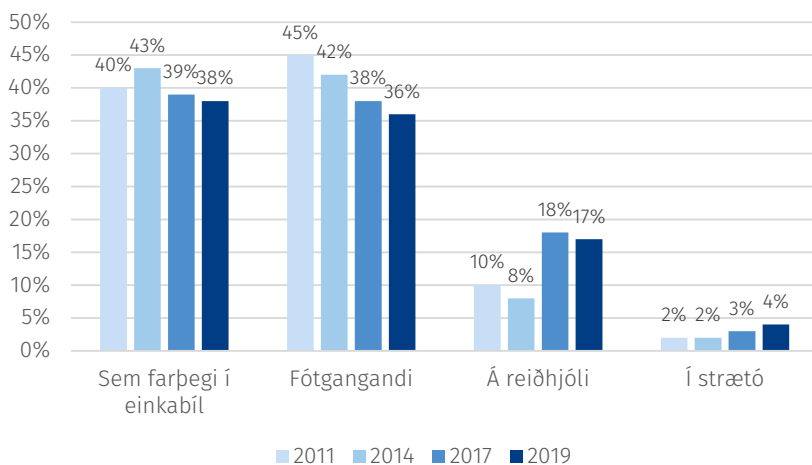


Mynd 5: Ferðavenjur barna og ungmenna á höfuðborgarsvæðinu 2019.



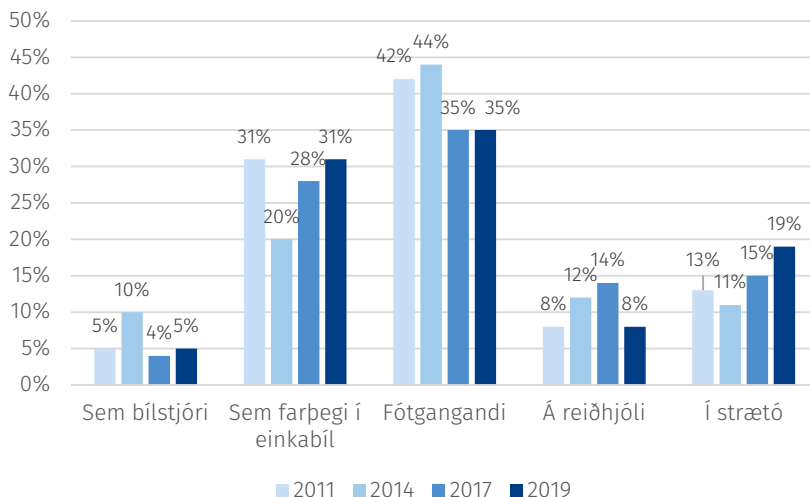
Mynd 6: Ferðavenjur barna og ungmenna á landsbyggðinni 2019.

Sökum þess að sambærileg könnun hefur verið framkvæmd áður á höfuðborgarsvæðinu er hægt að stilla upp samanburði niðurstaðna frá fyrri árum og sjá þannig þróun í ferðavenjum. Ef horft er til þróunar ferðavenja yngsta hópsins, 6-12 ára sést að ferðavenjur hafa tekið breytingum á tímabilinu 2011-2019. Þannig virðast börn á þessum aldri í auknum mæli velja hjólréiðar í stað göngu. Einnig virðist sem skutl sé á hægfara niðurleið og notkun á strætó fari vaxandi.



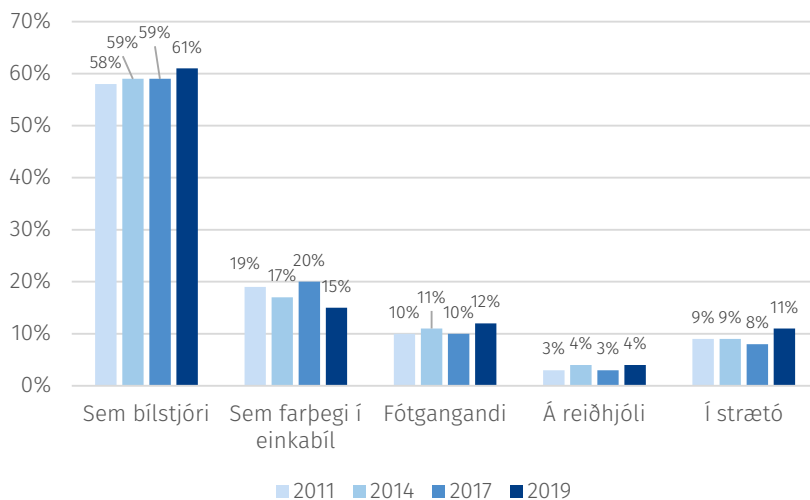
Mynd 7: Samanburður á ferðavenjum 6-12 ára barna á höfuðborgarsvæðinu 2011-2019.

Ferðavenjur 13 til 17 ára hafa einnig þróast á tímabilinu. Erfitt er þó að greina stöðuga þróun innan hópsins fyrir utan það að notkun á strætó virðist vaxa nokkuð stöðugt.



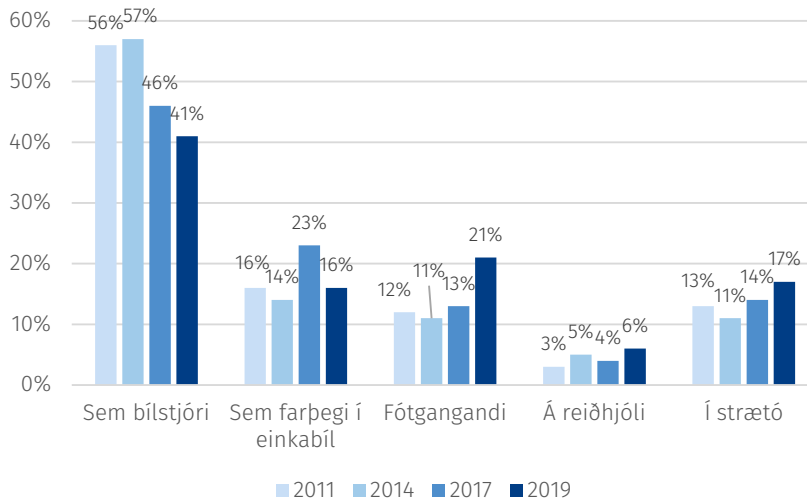
Mynd 8: Samanburður á ferðavenjum 13-17 ára ungmenna á höfuðborgarsvæðinu 2011-2019.

Ferðavenjur ungs fólks á bílprófsaldri á höfuðborgarsvæðinu hafa haldist mjög stöðugar á þessu tímabili. Hópurinn ekur hlutfallslega mikið miðað við aðra aldurshópa, líka þá sem eldri eru. Hann notar strætó sömuleiðis meira en þeir sem eldri eru en gengur og hjólar hlutfallslega lítið.



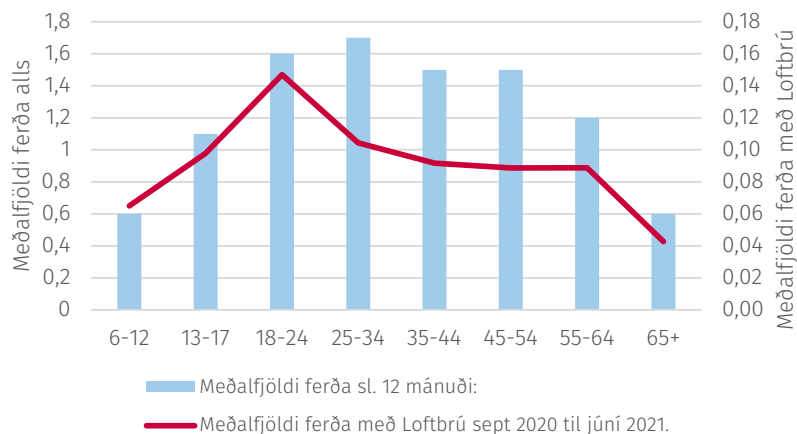
Mynd 9: Samanburður á ferðavenjum 18-24 ára ungmenna á höfuðborgarsvæðinu 2011-2019.

Ef sérstaklega er horft á ferðir í og úr skóla má sjá að ferðavenjur virðast vera að breytast talsvert, ekki síst frá 2014. Þeim sem fara akandi eða er skutlað í og úr skóla fer sífellt fækkandi. Þannig var samanlagt hlutfall þeirra 72% árið 2011 en mældist 57% árið 2019. Á sama tíma eykst fjöldi þeirra sem gengur, hjólar eða nýtir sér strætó ár frá ári, með miklu stökki milli 2017 til 2019. Samanlagt hlutfall þessara ferðamáta í ferðum í og úr skóla fór þannig úr 28% árið 2011 í 44% árið 2019.



Mynd 10: Samanburður á ferðavenjum í og úr skóla á höfuðborgarsvæðinu, 2011-2019.

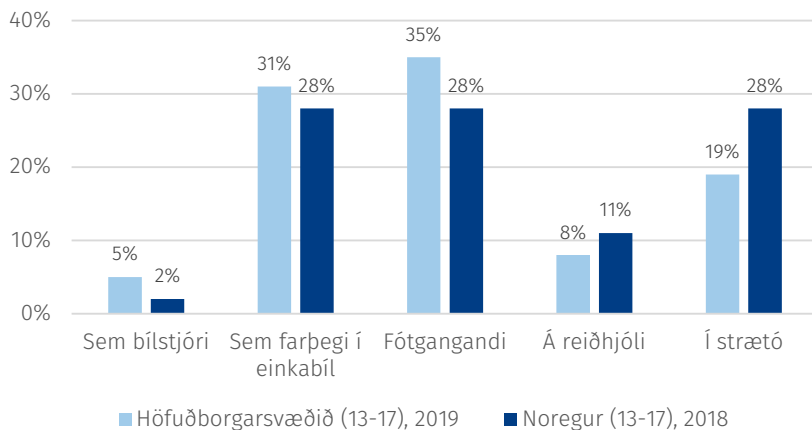
Samkvæmt ferðavenjukönnuninni ferðast börn og ungmenni hlutfallslega minna með innanlandsflugi en þeir sem eldri eru, fyrir utan þá sem eru 65 ára og eldri. Í september 2020 hófst verkefnið Loftbrú sem veitir íbúum eyja og svæða fjarri höfuðborgarsvæðinu afslátt af fargjaldi innanlandsflugs. Sé litið til fyrstu 10 mánaða verkefnisins (út júní 2021) virðist Loftbúin hafa nýst börnum og ungmennum sérstaklega vel. Á mynd 13 sést samanburður á niðurstöðu ferðavenjukönnunar 2019 þar sem spurt var um fjölda ferða með innanlandsflugi síðustu 12 mánuði og á aldursdreifingu þeirra sem nýtt hafa sér Loftbrúna.



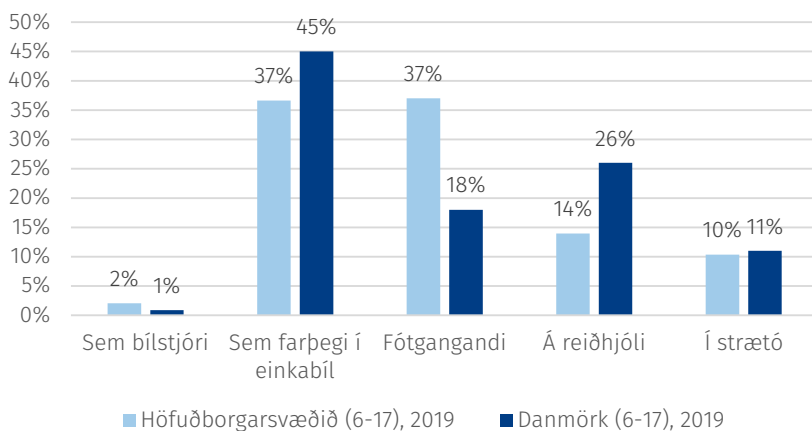
Mynd 11: Samanburður á meðalfjölda ferða á ári skv. ferðavenjukönnun 2019 og fjölda ferða með Loftbrú fyrstu 10 mánuði verkefnisins deilt með fjölda landsmanna í hverjum aldursflokki.

Áhugavert er að bera saman niðurstöður úr ferðavenjukönnuninni 2019 hér á landi og þeim sem unnar hafa verið í Noregi og Danmörku. Í Noregi er notast við sömu skiptingu aldurshópa og hér sem gerir samanburðinn betri. Þar sést, að í samanburði við ferðavenjur á höfuðborgarsvæðinu eru ferðavenjur áþekkar fyrir aldurshópin 13 til 17 ára. Íslendingar virðast fljótari til að aka sjálfir um leið og þeir komast á bílprófsaldur og fá frekar far. Einnig eru þeir líklegri til að ganga. Í Noregi er hins vegar notkun hjólreiða og almenningsgangna talsvert meiri. Samanburðurinn við dönsku niðurstöðurnar er erfiðari því dönsku tölurnar taka

líka með yngstu börnin, 6 til 12 ára. Með því að taka saman tölur fyrir yngstu aldursflokkana má þá draga fram samanburð. Það sem er áberandi, m.v. niðurstöðurnar hér á landi er hvað Danir hjóla mikið og hversu mikið þeir skutla.



Mynd 12: Ferðavenjur barna og ungmenna í Noregi 2018 (Statens Vegvesen, 2019) í samanburði við ferðavenjur á höfuðborgarsvæðinu 2019.



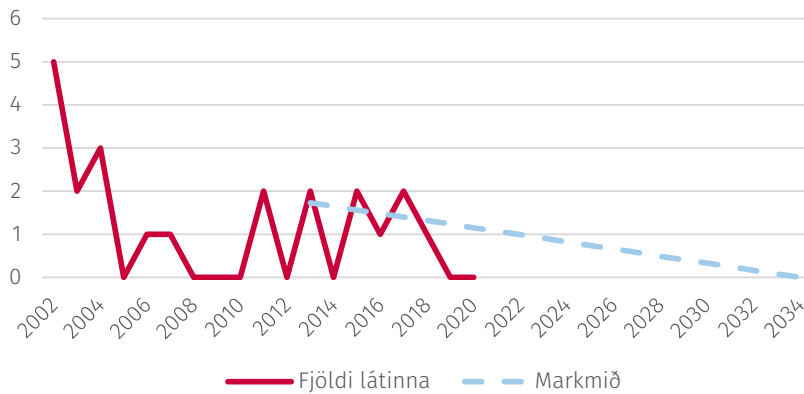
Mynd 13: Ferðavenjur barna og ungmenna í Danmörku 2019 (Christiansen & Baescu, 2021) í samanburði við ferðavenjur á höfuðborgarsvæðinu 2019.

Fleiri áhugaverðar niðurstöður má lesa úr ferðavenjukönnuninni. Þannig kemur fram að 6 til 12 ára börn á landsbyggðinni eru ásamt þeim sem eru eldri en 65 ára sá hópur sem minnst nýtir sér innanlandsflug (0,6 ferðir á ári að meðaltali). 13 til 17 ára koma þar á eftir (1,1 ferð á ári). Þá kemur þar einnig fram að börn og ungmenni á landsbyggðinni ferðast minnst allra til höfuðborgarsvæðisins (12 til 15 ferðir á ári). Þegar hópurinn kemst á framhaldsskóla- og á háskólaaldur verður hins vegar snögg breyting og er hópurinn 18 til 24 ára ungmenni á landsbygginni sá hópur sem langmest ferðast til höfuðborgarinnar (59 ferðir á ári).

Niðurstöður ferðavenjukönnunarinnar má finna í heild sinni á [vef stjórnnarráðsins](#).

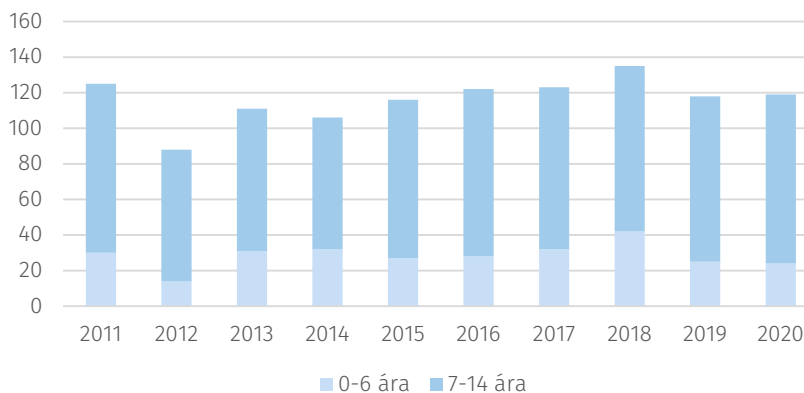
4. Slysátölfræði barna og ungmenna

Í umferðaröryggismálum barna og ungmenna er unnið samkvæmt svokallaðri umferðaröryggisáætlun. Markmið hennar er að engin börn (0-14 ára) látist í umferðinni. Síðustu tvö ár (2019 og 2020) hafa engin börn látist í umferðinni á Íslandi.



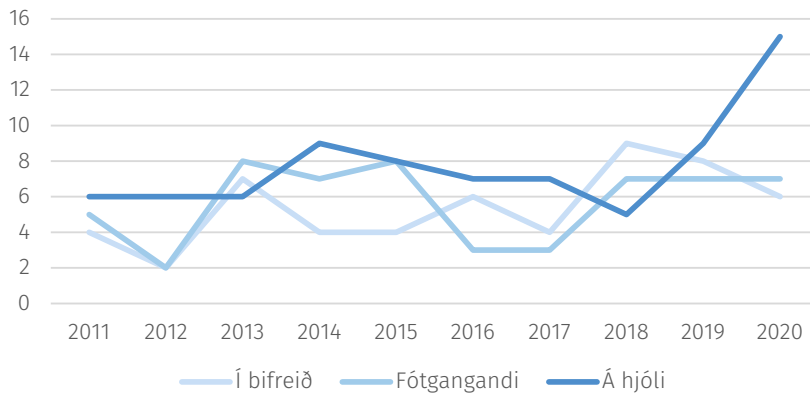
Mynd 14: Markmið umferðaröryggisáætlunar er að engin börn 14 ára og yngri látist í umferðinni.

Á árabílinu 2011-2020 slösuðust árlega á milli 80 og 130 börn undir 14 ára aldri. Þegar rýnt er í tölurnar sést að fleiri börn á aldrinum 7-14 ára slasast en þau sem yngri eru. Hlutfallið hefur haldist nokkuð stöðugt undanfarin ár. Hafa ber í huga að ekki rata öll slys inn í gagnagrunn Samgöngustofu. Því má gera ráð fyrir að mörg minni óhöpp, svo sem á skólalóðum, rati ekki þangað inn.



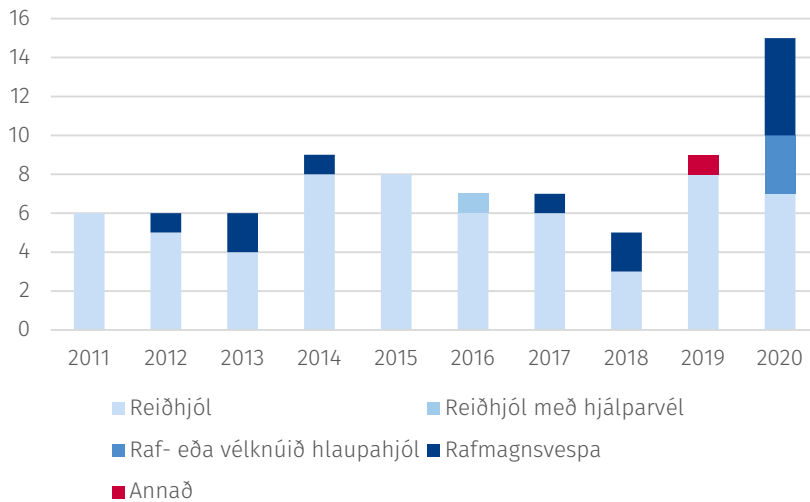
Mynd 15: Slösuð börn (0-14 ára) í umferðinni 2011-2020.

Ef slys eru skoðuð út frá alvarleika birtist aðeins önnur mynd. Af síðustu 10 árum var árið 2020 var það versta m.t.t. þess hversu mörg börn slösuðust alvarlega í umferðinni. Skilgreiningin á alvarlegum meiðslum getur verið beinbrot eða álíka meiðsli en ekki endilega lífshættulegir áverkar.



Mynd 16: Alvarlega slösuð börn (0-14 ára) 2011-2020.

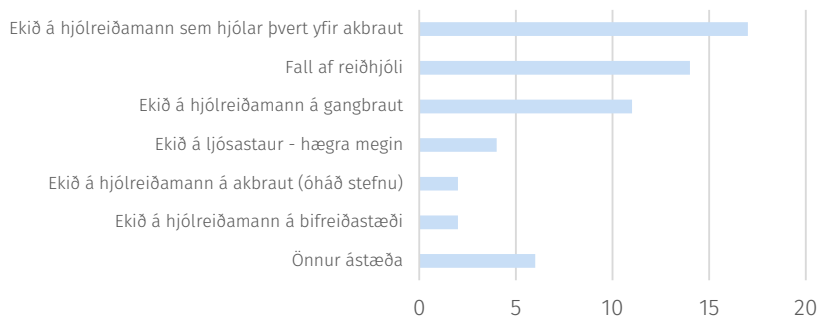
Ef nánar er rýnt í þessar tölur má sjá að aukninguna má að líkindum að megninu til skýra með tilkomu rafknúinna hlaupahjóla (rafskúta) og rafmagnsvespa.



Mynd 17: Alvarlega slösuð börn á reiðhjóli eða rafhjóli 2011-2020.

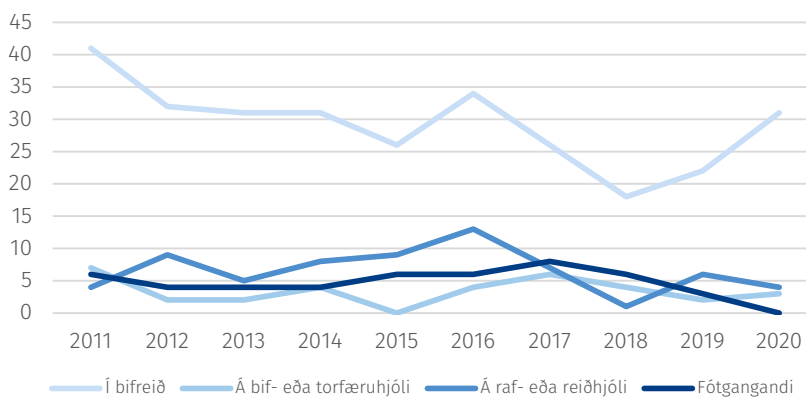
Bráðamóttaka Landspítala tók saman tölfraedi yfir einstaklinga sem leituðu til bráðamóttöku sumarið 2020 vegna slysa á rafhlaupahjóli. Niðurstöður voru þær að á rannsóknartímabilinu leituðu 149 einstaklingar aðstoðar vegna slíkra slysa, að meðaltali 1,6 á dag. Aldursbilið var frá 8 árum upp í 77 ár; 45% voru yngri en 18 ára og 58% voru karlkyns. Í 60% tilvika reyndist orsök slyss vera að farið hafi verið of hratt, viðkomandi misst jafnvægi eða ójafna í götu. Reyndust 79% barna hafa notað hjálm en einungis 17% fullorðinna. Engin börn voru undir áhrifum áfengis eða vímuefna en meðal 18 ára og eldri sögðust 40% hafa verið undir áhrifum þegar slysið átti sér stað. Voru 38% með beinbrot og 6% þurftu innlögn á sjúkrahúsið til eftirlits eða meðferðar en enginn flokkaðist sem alvarlega slasaður samkvæmt AIS flokkun.

Aukningin í hjólaslysum barna árið 2020 gefur tilefni til að rýna betur í ástæður þeirra. Þegar þau gögn eru skoðuð sést að algengasta orsök þeirra hjólreiðaslysa sem skráð eru í gagnagrunni Samgöngustofu er að bifreið aki á hjólreiðamann, eins og sést á mynd 18. Fjórðungur slyssanna skýrist af falli af hjóli. Þetta hlutfall er svipað og verið hefur að jafnaði síðastliðin 10 ár.



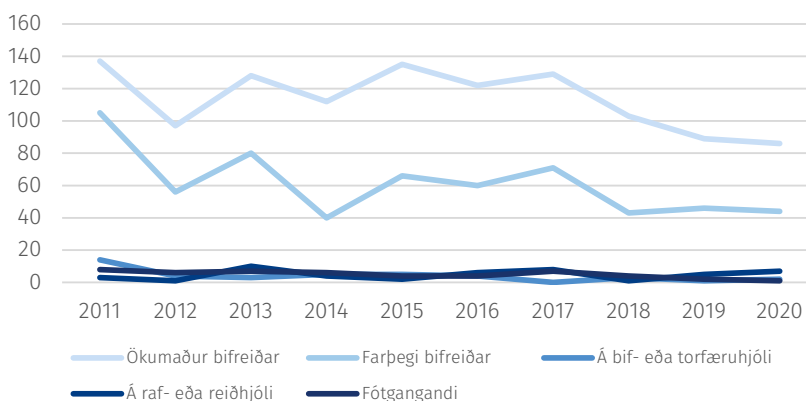
Mynd 18: Skýringar á slysum hjólandi barna (0-14 ára) árið 2020.

Þegar skoðuð er þróun umferðartengdra slysa hjá 15-16 ára ungmennum, sést aukning árið 2020. Aukningin er aðallega í slysum í bifreið og slysum þar sem lítil meiðsli urðu. Síðastliðin ár hafa þó verið með þeim betri um nokkurt skeið.



Mynd 19: Slösuð ungmenni (15-16 ára) 2011-2020.

Þegar skoðuð eru umferðarslys í aldurshópnum 17-20 ára sést að lang flest tilvikin tengjast bílferðum. Af mynd 20 má lesa jákvæða þróun. Ungir ökumenn hafa verið að standa sig sífellt betur. Einnig sést að ungt fólk á þessum aldri lendir sjaldnar í slysum sem farþegar en áður og lítið sem óvarðir vegfarendur.



Mynd 20: Slösuð ungmenni á bílprófsaldri 17-20 ára.

Nánari upplýsingar um slysatölfræði barna og ungmenna er að finna bæði í [slyaskýrslum](#) á vef Samgöngustofu og í þessari [kynningu](#).

5. Fræðsla og forvarnir

Í umferðaröryggisáætlun samgönguáætlunar er sérstaklega leitast við að tryggja öryggi barna í umferðinni, meðal annars með fræðslu. Eins og áður hefur komið fram er nú sérstaklega kveðið á um það í [umferðarlögum](#) að umferðarfræðsla skuli fara fram í leik-, grunn- og framhaldsskólum landsins.

5.1 Börn á leikskólaaldri

Öll börn á aldrinum 3-7 ára fá fræðsluefni sent heim til sín um [krakkana í Kátugötu](#). Bækurnar eru átta talsins en einnig fá börnin send spil, póstkort og hljóðbækur. Samgöngustofa og sveitarfélögin í landinu bjóða börnum, foreldrum og öðrum forráðamönnum þeirra þessa umferðarfræðslu endurgjaldslaust. Öllum leikskólum landsins stendur til boða námsefni sem tengt er krökkunum í Kátugötu.

Á hverju vori starfrækir Samgöngustofa [umferðarskóla](#) fyrir elsta hóp leikskólabarna. Í umferðarskólanum er m.a. fjallað um öryggi barna í bílum, hvernig fara eigi yfir götu og hvar öruggast sé að hjóla og leika sér úti. Þá er reiðhjólaljálmur skoðaður og börnunum kennt að stilla hann rétt á höfði. Margir leikskólar á landsbyggðinni hafa gert umferðarskólann að sínum og jafnvel boðið lögreglunni á staðnum í heimsókn og unnið þetta með henni. Í lok heimsóknarinnar fá nemendur litabók sem þau sýna foreldrum, forráðamönnum, systkinum eða ömmu og afa sem geta þá fylgt fræðslunni eftir og farið með börnin í göngu- og hjólaferðir. Þannig læra börnin best að fara eftir umferðarreglum og að velja t.d. öruggustu leiðina í skólann.

Sérfræðingar frá Samgöngustofu eru til ráðgjafar um markmið og leiðir í umferðarfræðslu og sinna forvörnum og fræðslu fyrir grunnskóla á landinu sem þess óska. Sérstakur gátlisti, [leiðarvísir að auknu umferðaröryggi](#), hefur verið unninn fyrir leik- og grunnskóla.

5.2 Grunnskólar

Grundaskóli á Akranesi var móðurskóli umferðarfræðslu í tólf ár en því verkefni lauk á miðju ári 2018. Ákveðið var að fara nýjar leiðir með umferðarfræðslu í skólum og frá hausti 2018 hefur nýtt fyrirkomulag verið reynt. Samið hefur verið við ákveðin sveitarfélög sem skuldbinda sig til að setja umferðarfræðslu á oddinn. Skipaðir eru verkefnastjórar innan sveitarfélagsins, sem yfirleitt eru kennarar í grunnskólunum, sem hafa það verkefni að koma umferðarfræðslu að í námi grunnskólabarna, sem og að útbúa námsefni sem aðrir geta nýtt sér. Samgöngustofa greiðir verkefnastjórunum fyrir vinnuna þetta fyrsta ár en í kjölfarið er ætlunin að verkefnið vinnist innan sveitarfélaganna og skólanna án sérstakrar aðkomu Samgöngustofu, þó svo að Samgöngustofa sé að sjálfsögðu alltaf innan handar með hverja þá aðstoð sem óskað er eftir.

Á vefnum [www.umferd.is](#) má finna viðfangsefni umferðarfræðslunnar og hæfniviðmið eftir aldri. Vefnum er skipt í þrjá hluta. Einn er ætlaður nemendum, annar er fyrir kennara og sá þriðji fjallar um öryggi og umferðaröryggisáætlun skóla. Reynt hefur sýnt að bestur árangur næst í umferðarfræðslu með því að tengja námsefnið við aðrar námsgreinar. Tengifletir eru við allar námsgreinar grunnskólans og nálgunin er meira bundin við hugmyndaflug þátttakenda en

eitthvað annað. Umferðarfræðslan á ekki að fjalla bara um boð og bönn heldur á að leitast við að hafa kennsluáðferðir fjölbreyttar.

Endurskinsmerki hafa verið framleidd síðustu ár og m.a. dreift í skólum landsins. Útlit merkjanna var hannað með hliðsjón af ráðgjöf ungs fólks og voru skilaboð merkjanna í einhverjum tilfellum e.t.v. á gráu svæði. Var það með vilja gert til þess að auka líkur á notkun merkjanna.

Árlega heldur Samgöngustofu úti [jóladaðagatali](#) dagana 1.-24. desember. Þar er umferðarfræðsla í fyrirrúmi og á hverjum degi birtist ný spurning sem hægt er að svara og um leið komast í verðlaunapott en tveir heppnir þátttakendur voru dregnir út á hverjum degi og fengu veglegan endurskinspoka sendan heim. Þátttakendur gátu merkt svör sín með nafni bekkjar og skóla en þannig kemst bekkurinn í bekkjarverðlaunapott. Að lokum var einn heppinn bekkur dreginn út og hlaut hann að launum nokkur skemmtileg borðspil, pítsuveislu og óvæntan glaðning fyrir umsjónarkennarann.

Sérstök áhersla hefur verið lögð á fræðslu um [rafhlaupahjól](#) og [létt bifhjól í flokki I](#). Þar má nefna fræðslumyndbönd og einblöðunga (á íslensku, ensku og pólsku), kynningar og fjölbreytt kennsluverkefni tengt þeim. Bifhjólasamtök lýðveldisins Sniglar, í samvinnu við Samgöngustofu, bjóða upp á fræðsluerindi þar sem farið er yfir leiðbeiningar um reglur og notkun með áherslu á helstu hættur og öryggi. Þetta efni er ætlað nemendum í efri bekkjum grunnskóla og fyrstu bekkjum framhaldsskóla.

5.3 Framhaldsskólar

Til er [fræðsluefni fyrir framhaldsskóla](#) sem inniheldur kennsluleiðbeiningar, kynningar, myndbönd og verkefni. Framhaldsskólar geta nýtt sér efnið m.a. í lífsleikni. Í kynningunni er farið yfir ökunámið, punktakerfið og hvaða afleiðingar bíða þeirra ökumanna sem ekki standa sig vel fyrstu árin. Markmið námsefnisins er fyrst og fremst það að gera ungmennum ljóst hverjar afleiðingarnar geta orðið þegar hættulegar hugdettur eru látnar ráða för í umferðinni. Ungt fólk, sem nýlega hefur tekið bílpróf, stendur oft á tíðum frammi fyrir freistingum sem m.a. felast í því að aka of hratt eða aka eftir neyslu áfengis. Afleiðingar slíkra ákvarðana geta verið skelfilegar. Námsefnið er hentugt og þægilegt og ætti að koma að góðum notum í forvörnum framhaldskólanna og er því dreift endurgjaldslaust.

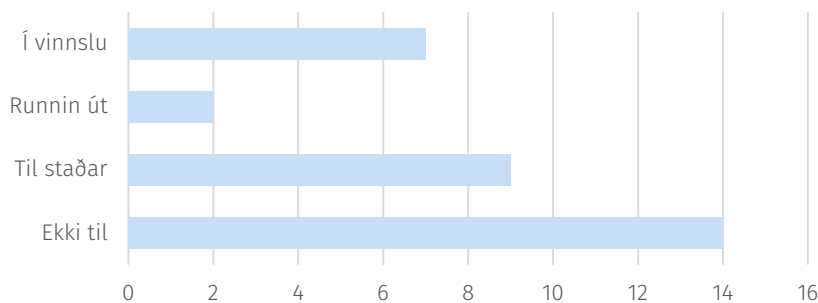
6. Könnun meðal sveitarfélaga

Í tengslum við vinnu hópsins var óskað eftir upplýsingum frá sveitarfélögum varðandi nokkra þætti er lúta að börnum og samgöngum. Sendur var spurningalisti á öll 69 sveitarfélög landsins og svör bárust frá 29 sveitarfélögum. Því verður að taka þeim upplýsingum sem fara hér á eftir með þeim fyrirvara að ekki er um að ræða upplýsingar frá öllum sveitarfélögum.

6.1 Umferðaröryggisáætlun

Undanfarin ár hafa sveitarfélög verið hvött til að gera áætlun um umferðaröryggi en í því felst að greina stöðuna í sveitarfélaginu, finna slysastaði, setja markmið og gera aðgerðaáætlun. Árið 2010 voru gefnar út leiðbeiningar um gerð umferðaröryggisáætlunar og í kjölfarið setti fjöldi sveitarfélaga sér slíka áætlun. Ekki er um lögbundið verkefni sveitarfélaga að ræða en hópnunum þótti áhugavert að vita hvort sveitarfélög hefðu sett sér slíkar áætlanir. Svör við spurningunni má sjá á mynd 21.

Þá voru sveitarfélögin spurð hvort þau væru með í notkun sérstaka umferðaröryggisáætlun eða gátlista fyrir leik- og grunnskóla. Slíkur gátlisti var gefinn út af Samgöngustofu árið 2015 og er honum ætlað að vera leiðarvísir að auknu öryggi nemenda á leið í og úr skóla. Fá sveitarfélög sem svöruðu spurningunni voru með sérstaka áætlun fyrir leik- og grunnskóla en í sumum tilfellum var tekið á þessu í almennu umferðaröryggisáætluninni.



Mynd 21: Er sveitarfélagið með sérstaka umferðaröryggisáætlun eða gátlista fyrir leik- og grunnskóla?

6.2 Göngu- og hjólaleiðir

Spurt var hvort sérstaklega væri hugað að öryggi göngu- og hjólaleiða barna til og frá skóla. Þau sveitarfélög sem reka grunnskóla svöruðu því flest til að sérstaklega væri hugað að öryggi barna á leið til og frá skóla. Helstu leiðir sem voru nefndar í því samhengi voru göngustígar, gangbrautir, gangbrautavarsla, hraðamyndavélar, hraðahindranir, þrengingar, lækkun hámarkshraða, lýsing, snjómokstur, söndun og söltun. Þá nefndi eitt sveitarfélag að reglulega færu fram leiðavalskannanir hjá nemendum og að börn væru uppfærð um bestu leiðir til og frá skóla m.t.t. öryggis. Eitt sveitarfélag nefndi að skólinn stæði við þjóðveg 1 og þar væri mikil nauðsyn á að auka umferðaröryggi.

Einnig var spurt hvort stofnleiðir fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur væru skilgreindar hjá sveitarfélaginu. Um 2/3 sveitarfélaga sem svöruðu spurningunni

voru með göngu- og hjólastíga skilgreinda með einhverjum hætti annað hvort í skipulagi eða á sérstökum göngukortum eða í vefsjá.

6.3 Umferðarfræðsla

Ákvæði 112. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 ber heitið *Umferðarfræðsla og sértæk fræðsluskýlda sveitarfélaga* en þar segir:

Umferðarfræðsla skal fara fram í leik-, grunn- og framhaldsskólum.

Ráðherra sem fer með fræðslumál ákveður að fenginni umsögn Samgöngustofu nánari tilhögun fræðslu skv. 1. mgr. í aðalnámskrá samkvæmt ákvæðum laga um grunnskóla, leikskóla og framhaldsskóla.

Sveitarstjórnnum ber að fræða almenning um þær sérreglur er gilda á hverjum stað.

Með vísan til greinarinnar voru sveitarfélög spurð hvernig staðið væri að umferðarfræðslu fyrir börn í sveitarfélaginu t.d. í gegnum leik- eða grunnskóla. Svörin voru afar fjölbreytt. Mörg sveitarfélög nefndu að lögreglan væri fengin til að annast með umferðarfræðslu, sérstaklega um umferðarreglurnar og um hjól og öryggisbúnað þeirra. Þá hafa sum sveitarfélög fléttað umferðarfræðslu inn í lífsleikni eða samfélagsgreinar og styðjast þá m.a. við námsefni frá Samgöngustofu. Hjá yngstu börnunum eru vettvangsferðir oft notaðar til að fara yfir hegðun í umferðinni. Eitt sveitarfélag nefndi að það væri með umferðarþema á yngsta stigi á hverju ári þar sem m.a. væri horft á myndbönd frá Samgöngustofu, annað nefndi að börn tækju þátt í umferðargetraun og fengju fræðslu samhliða henni og þriðja að sérstök umferðarvika væri tvisvar á ári sem væri notuð til fræðslu. Þá hafa nokkrir skólar fengið endurskinsmerki og hjálma gefins og nýtt t.d. átaksverkefni „Göngum í skólann“ og „Hjólum í skólann“ til að vera með umferðarfræðslu. Einnig nefndu nokkur sveitarfélög að þau sæju til þess að öll börn fengju sent heim fræðsluefni. Þá var tiltekið hjá einu sveitarfélagi að Sniglarnir væru fengnir til að koma með fræðslu í vinnuskóla sveitarfélagsins sem væri beint sérstaklega að notendum vespa og rafmagnshlaupahjóla.

Ljóst er að sveitarfélög leggja sig fram við að hafa vandaða umferðarfræðslu en einnig að fræðslan sem börn fá er afar mismunandi. Samkvæmt umferðarlögum ákveður sá ráðherra sem fer með fræðslumál tilhögun fræðslu og sveitarstjórnnum ber að fræða almenning um þær sérreglur er gilda á hverjum stað. Samtal um mögulega reglugerð um umferðarfræðslu hefur þegar farið fram milli Samgöngustofu, mennta- og menningarmálaráðuneytisins og Menntamála- stofnunar.

6.4 Skólaakstur

Samkvæmt upplýsingum Sambands íslenskra sveitarfélaga greiddu 39 af 71 sveitarfélagi árið 2019 kostnað vegna skólaaksturs. Ekki liggur þó fyrir hversu mörg börn ferðast til og frá skóla í skólabíl.

Flest sveitarfélög sem svöruðu spurningum hópsins reka skólaakstur fyrir börn á grunnskólaaldri en nokkur bjóða einnig uppá skólaakstur fyrir börn á leikskólaaldri. Einnig var spurt hvort sérstakur öryggisbúnaður, s.s. bílstólar eða sessur, væru í skólabílum. Í u.þ.b. 1/3 tilvika útveggar sveitarfélagið sessur fyrir yngstu börnin en í öðrum tilfellum var það á ábyrgð foreldra að útvega búnað m.t.t. þroska barnsins.

Þá var spurt hvort innviðir til skólaaksturs væru fullnægjandi, s.s. ástand vega og snjómokstur. Almennt sögðu sveitarfélög að snjómokstri væri vel sinnt. Hins vegar nefndu nokkur sveitarfélög að ástand vega væri ófullnægjandi t.d. þar sem ekki væri komið bundið slitlag, vegir væru holóttir og mjóir og einbreiðar brýr hættulegar.

Í nýlegri samantekt Byggðastofnunar um vinnu- og skólasóknarsvæði og almenningssamgöngur komu fram upplýsingar um aðgengi barna að skóla í sínu nærumhverfi.

Tafla 1: Hlutfall grunnskólabarna sem ekki hafa aðgengi að skóla í 30 km fjarlægð frá heimili árið 2020, heimild: Byggðastofnun.

Suðurnes	0%
Vesturland	7%
Vestfirðir	7%
Norðurland vestra	8,5%
Norðurland eystra	1,5%
Austurland	3,4%
Suðurland	3%
Höfuðborgarsvæðið	0,02%

6.5 Annað sem sveitarfélög vildu koma á framfæri

Síðasta spurningin sem sveitarfélögin fengu var opin ef það væri eitthvað sérstakt sem sveitarfélög vildu koma á framfæri varðandi börn og samgöngur. Nokkrar ábendingar komu sem snéru m.a. að þörf fyrir aukna fræðslu, nauðsynlegt væri að bæta ástand vega vegna skólaaksturs, nauðsynlegt væri að setja skýra stefnu um gangandi vegfarendur í dreifðari byggðum og aðkomu ríkisins að gerð gangbrauta og stíga.

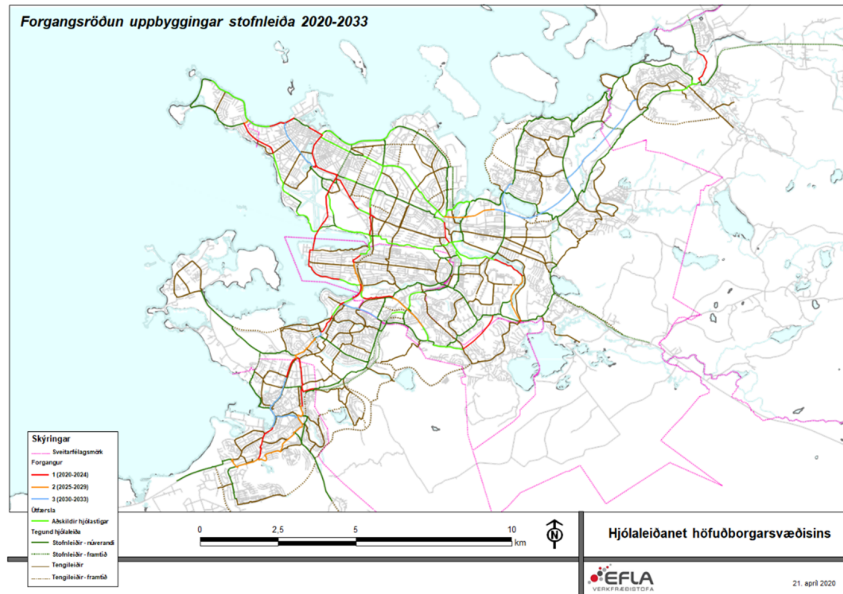
7. Innviðir

Eins og kom fram í upphafstexta þá eru börn helstu notendur virkra samgöngumáta t.d. að ganga, hjóla eða nota almenningssamgöngur. Mikilvægt er að hönnuninni þessara samgöngumáta taki mið af því. Árið 2012 voru [leiðbeiningar fyrir göngubveranir](#) gefnar út af Vegagerðinni og Reykjavíkurborg. Leiðbeiningarnar fjalla um útfærslu göngubverana í plani, þ.e. staði á gatnakerfinu þar sem gert er ráð fyrir að gangandi og hjólandi vegfarendur geti komist yfir götu. Tilgangur leiðbeininganna var að auðvelda hönnuðum val á útfærslu fyrir ólíkar aðstæður, með það að markmiði að stuðla að gerð öruggra, aðgengilegra og aðlaðandi göngubverana fyrir alla vegfarendur. Árið 2019 gáfu sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðin út [hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólréiðar](#). Hönnunarleiðbeiningarnar hafa það markmið að tryggja ákveðin gæði á innviðum fyrir hjólréiðar og þar með talið umferðaröryggi.

Frá árinu 2008 hefur á samgönguáætlun verið gert ráð fyrir framlagi til uppbyggingar á hjóla- og göngustígum meðfram umferðarmestu þjóðvegum landsins, í þéttbýli og dreifbýli, með það að markmiði að tryggja öryggi hjólandi- og gangandi vegfarenda. Vegagerðin vinnur eftir Evróputilskipun um öryggisstjórnun umferðarmannvirkja sem felur í sér að ný mannvirki skuli fara í gegnum umferðaröryggisrýni. Umferðaröryggisrýni er tæknileg öryggisskoðun í tengslum við hönnunarþætti mannvirkisins. Hún er unnin sjálfstætt og á kerfisbundinn hátt. Markmið umferðaröryggisrýni er að gera ný umferðarmannvirki eins örugg og hagkvæmt er. Í stefnu [umferðaröryggisáætlunar](#), 2020-2034, kemur fram að nýir hjólréiðastígar sem fjármagnaðir eru að hluta til af samgönguáætlun skuli sæta umferðaröryggisrýni.

Árið 2020 varð breyting á fyrirkomulagi styrkveitinga í göngu- og hjólaleiðir innan höfuðborgarsvæðisins með tilkomu Samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins. Sáttmálinn markar ákveðin tímamót í uppbyggingu innviða virkra samgangna og almenningssamgangna á Íslandi. Í honum er sérstakt framlag til uppbyggingar göngu- og hjólastíga innan svæðisins. Önnur framlög, sem áður voru fyrir landið allt, héldust óbreytt í samgönguáætlun sem þýðir að í heild voru framlög til uppbyggingarinnar stórukin. Þar að auki felur sáttmálinn í sér samkomulag ríkis og sveitarfélaga um stórfellda uppbyggingu innviða almenningssamgangna, Borgarlínunnar.

Sáttmálinn felur í sér aukna samvinnu Vegagerðarinnar og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu. Þannig var í byrjun árs 2020 skipaður hópur sem í voru fulltrúar beggja aðila. Hópnum var falið að skipuleggja uppbyggingu stofnhjólanets fyrir höfuðborgarsvæðið og forgangsraða framkvæmdum við það. Mynd 22 sýnir stofnhjólanet fyrir höfuðborgarsvæðið og forgangsröðun framkvæmda fyrir næstu 15 ár, skv. tillögum hópsins.



Mynd 22: Hjólaleiðanet höfuðborgarsvæðisins.

7.1 Innviðir skólaaksturs

Eins og kom fram í töflu 1 í grein 6.4 ferðast nokkur hluti barna víða um land í skólabílum í og úr skóla. Þetta á ekki síst við á dreifbýlustu svæðunum þar sem skólasóknarsvæði hvers skóla getur verið stórt. Akstursleiðir skólabíla fara þá oft um malarvegi og einbreiðar brýr. Í skýrslu Bygðastofnunar voru teknar saman upplýsingar um ástand þessara vega eins og það var veturinn 2017-2018.

Tafla 2: Leiðir skólaaksturs 2017-2018, heimild: Bygðastofnun.

	Km	Þar af á malarvegi	Fjöldi einbreiðra brúa
Vesturland	819	190	43
Vestfirðir	371	88	14
Norðurland vestra	1.043	285	49
Norðurland eystra	768	164	27
Austurland	611	174	32
Suðurland	1.196	131	24

Líklegt er að tölfræðin hafi breyst eitthvað frá því sem fram kemur í töflunni. Hins vegar er ljóst að mikið verk er óunnið uppbygging vega, ekki síst á leiðum skólaaksturs. Hafa ber í huga að áhætta við einbreiðar brýr er tengt umferðarálagi um þær. Þannig er í dag miðað við að brýr þar sem meðalumferð er yfir 200 bílar á dag séu í forgangi þegar kemur að breikkun.

7.2 Grunnnet samgangna

Á fund verkefnishópsins kom Ólöf Kristjánsdóttir, verkfræðingur hjá Mannvit og kynnti verkefni sem hún vinnur að með styrk frá rannsóknarsjóði Vegagerðarinnar. Verkefnið gengur út á útvíkkun skilgreiningar grunnnets samgangna til að ná yfir lykilleiðir hjólreiða. Hið svokallaða grunnnet samgangna var upphaflega skilgreint árið 2002 á þann hátt að:

Grunnnetið gagnist öllum landsmönnum og sé uppbygging þess í þágu landsins alls fremur en einstakra byggðarlaga.

Þá kemur einnig fram í samgönguáætlun að:

Uppbygging grunnnetsins, viðhald þess og rekstur er forgangsatriði við ráðstöfun fjármuna á samgönguáætlun.

Með öðrum orðum gæti staða hjólainniða og um leið hjólreiða styrkst til framtíðar verði lykilleiðir þeirra gerðar hluti grunnnetsins.

Marháttaður samfélagslegur ábati er af auknum hjólreiðum. Áhersla á hjólreiðar er mikilvægur liður í að bæta öryggi, hagkvæmni og umhverfislega sjálfbærni samgangna og getur haft jákvæð áhrif á byggðapróun. Með hjólreiðum má gera samgöngur ódýrari og aðgengilegri auk þess sem hjólreiðar hafa jákvæð áhrif á lýðheilsu. Síðast en ekki síst eru hjólreiðar einn helsti samgöngumáti barna.

7.3 20 mínútna bærinn

Í tillögu um viðauka að [landsskipulagsstefnu 2015-2026](#) er hugmyndin um „20 mínútna bærinn“ kynnt til sögunar. Að mörgu leyti lýsir hún barnvænu umhverfi innviða en í því felst að innan 20 mínútna göngufæris (10 mínútur hvora leið) megi nálgast flest það sem þörf er fyrir dagsdaglega – verlanir, skóla, heilsugæslu, félagsþjónustu og leik-, íþrótt- og útivistarsvæði. Jafnframt að þessir áfangastaðir séu tengdir með öruggum götum og hjóla- og göngustígum. Til þess að skapa slíkt umhverfi þarf byggðamynstur, þ.e. fyrirkomulag og útfærsla bygginga, gatnakerfis og landnotkunar, að vera þannig að vegalengdir séu sem stystar. Það næst með viðeigandi þéttleika byggðar og blöndun landnotkunar í kjörnum og eftir ásum þar sem helstu þjónustu er að finna sem auðveldar að sinna mörgum erindum í sömu ferð. Þannig byggðamynstur styður einnig við rekstur almenningsgangna. Því fleiri sem búa í göngu- og hjólafæri frá almenningsvagnaleið þeim mun fleiri eiga möguleika á að nota þann ferðamáta. Huga þarf sérstaklega að öryggi á þeim stígum þar sem saman fer gangandi og hjólandi umferð.



Mynd 23: 20 mínútna bærinn, heimild: Skipulagsstofnun.

8. Niðurstöður

Ljóst má vera að staða barna og ungmenna í samgöngum er sérstök og full ástæða til þess að stefnumótun í málaflokknum taki sérstaklega á henni. Með efni þessarar skýrslu er leitast við að safna saman gögnum sem varpa ljósi á stöðuna og greina þau. Leitast hefur verið eftir því að tryggja aðkomu ungmenna að vinnunni.

Innleiðing öryggisaðgerða sem sérstaklega beinast að ungu fólki getur reynst talsverð áskorun. Tækifæri í þá veru er grasrótastarf ungmenna í umferðaröryggismálum, svo sem í gegnum YOURS verkefnið. Þar að auki var bent á aukna áherslu á jafningjafræðslu og vinnustofur ungmenna og að í öllu samtali við ungt fólk væri komið fram við það af virðingu.

Ferðavenjur barna og ungmenna eru mun fjölbreyttari en þeirra sem eldri eru. Þau eru hins vegar engu minni notendur og ferðast jafnvel ívið fleiri ferðir á degi hverjum að jafnaði. Börn og ungmenni eru mestu notendur virkra samgöngumáta og almenningssamgangna. Börn og ungmenni ferðast hlutfallslega minna með innanlandsflugi en þeir sem eldri eru. Lægri fargjöld vegna Loftbrúar virðast nýtast þeim sérstaklega vel. Bestu sóknarfæri til þess að stuðla að breyttum ferðavenjum allra felast í því að hlúa betur að þessu ferðamynstri barna og ungmenna, enda eru þau ekki með sama fastmótaða ferðavenjumynstur og þeir sem eldri eru.

Fækkun umferðartengdra slysa barna og ungmenna er mikilvæg áskorun. Markmið umferðaröryggisáætlunar er metnaðarfullt þar sem stefnt er að því að engin börn, yngri en 14 ára látist í umferðinni. Mörg tækifæri liggja í því að stuðla að þessu markmiði. Öflugt forvarnarstarf og fræðsla á öllum skólastigum er árangursrík leið, en mikilvægt er að hún sé reglulega aðlöguð að breyttum tímum. Uppbygging innviða hjóla- og göngustíga ásamt öflugum almenningssamgöngum gagnast börnum og ungmennum helst. Sérstakir innviðir sem losa börn og ungmenni undan því að ferðast um meðal bílaumferðar er mikil öryggisbót. Tækifæri eru svo ennfremur í skipulagðri vinnu sveitarfélaga í öryggisátt með gerð og framfylgni sérstakra umferðaröryggisáætlana. Umferðaröryggisáætlanir sveitarfélaga miða að því að auka vitund um umferðaröryggismál meðal forráðamanna sveitarfélaga og almennings. Þeim er ætlað að leggja grunn að samræmdum og markvissum vinnubrögðum sveitarfélaga og að þannig sé stuðlað að skilvirkari forgangsröðun verkefna í umferðaröryggismálum.

9. Lykilviðfangsefni

Stöðumat sem unnið hefur verið af ráðuneytum og samstarfsaðilum með aðkomu hagsmunaaðila leiðir í ljós að innan málefnsins er fjöldi viðfangsefna sem vinna þarf að á næstu árum. Skilgreind hafa verið nokkur lykilviðfangsefni sem samgönguáætlun þarf að taka á og eru þau eftirfarandi:

1. Börn og ungmenni hafi aðkomu að stefnumótun í samgöngum með markvissum hætti.

Það er grundvallaratriði að börn og ungmenni fái aðkomu að stefnumótun í málefnum sem varða þau. Það, hvernig samráðið fer fram og er skipulagt skiptir máli.

2. Umferðarfræðsla og forvarnir endurspegli ferðavenjur og sé þess eðlis að það nái athygli barna og ungmenna.

Ferðavenjur barna og ungs fólks breytast eftir aldri auk þess sem ungt fólk er alla jafna fljótt að tileinka sér nýja samgöngutækni. Það þarf að leita leiða til að stuðla að því að umferðarfræðsla og forvarnir endurspegli ferðavenjur og sé þess eðlis að hún nái athygli barna og ungmenna. Mikill samfélagslegur ábati er af því að ferðavenjur umturnist ekki á bílprófsaldri og að ungmenni upplifi að þau eigi val um ferðavenjur.

3. Öryggisaðgerðir á þjóðvegum í þéttbýli og uppbygging öruggra og barnvænna samgönguinnviða í samvinnu við sveitarfélög.

Mikið verk er óunnið um land allt í uppbyggingu öruggra og barnvænna innviða. Má þar nefna hjóla- og göngustíga, góðar almenningsamgöngur og góða vegi á leiðum skólaaksturs. Þar að auki eru tækifæri víða í ýmiskonar öryggisaðgerðum á þjóðvegum í þéttbýli, nærri samgönguleiðum barna og ungmenna. Áskorun víða um land er fjármögnun aðgerða en sveitarfélög eru misvel í stakk búin fjárhagslega ásamt því að framlög ríkisins eru takmörkuð.

