

# Framkvæmd Umferðaröryggisáætlunar

Ársskýrsla 2012



desember 2013



<b>INNGANGUR</b> .....	<b>3</b>
<b>1. UMFERÐARÖRYGGISRÁÐ</b> .....	<b>3</b>
<b>2. SAMRÁÐSHÓPUR UMFERÐARÖRYGGISÁÆTLUNAR</b> .....	<b>3</b>
<b>3. FJÁRHAGSÁÆTLUN</b> .....	<b>4</b>
<b>4. AÐGERÐIR OG VERKEFNI Á ÁRINU 2012: VEGFARENDUR</b> .....	<b>5</b>
4.1. EFTIRLIT LÖGREGLU OG VINNSLA ÚR LÖGGÆSLUMYNDAVÉLUM .....	5
<i>Sérstakt hraðaeftirlit lögreglu</i> .....	5
4.2. SJÁLFVIRKT HRAÐAEFTIRLIT .....	8
4.3. ÁRÓÐUR .....	10
<i>Framleiðsla auglýsinga</i> .....	10
<i>Birting auglýsinga</i> .....	10
<i>Árangur aðgerða gegn hraðakstri</i> .....	11
<i>Ölvunarakstur: Staðan í dag</i> .....	13
4.4. SAMSKIPTAVEFIR OG NÝIR MIÐLAR.....	13
4.5. FRÆÐSLA Í SKÓLUM .....	14
<i>Fræðsla í grunnskólum</i> .....	14
<i>Fræðsla í framhaldsskólum</i> .....	15
4.6. FRÆÐSLA TIL ERLENDRA ÖKUMANNA.....	16
4.7. FRAMLEIÐSLA OG BIRTING FRÆDSLUEFNIS .....	17
<i>Framleiðsla fræðslumynda</i> .....	17
<i>Birting fræðslumynda Umferðarstofu í sjónvarpi</i> .....	17
<b>5. AÐGERÐIR OG VERKEFNI Á ÁRINU 2012: VEGAKERFI</b> .....	<b>18</b>
5.1. EYÐING SVARTBLETTA, LAGFÆRINGAR Á UMhverfi VEGA OG UPPSETNING VEGRIÐA .....	18
5.2. UNDIRGÖNG FYRIR BÚFÉ OG HVÍLDARVÆÐI VIÐ ÞJÓÐVEGI .....	19
5.3. ÝMIS VERKEFNI .....	20
<i>Umferðaröryggisúttekt á vegum</i> .....	20
<i>Umsjón og eftirlit með öryggisaðgerðum</i> .....	20
<i>Myndbönd frá EuroRAP</i> .....	20
<i>Prentun ársskýrslu um framkvæmd umferðaröryggisáætlunar 2011</i> .....	20
<b>6. AÐGERÐIR OG VERKEFNI Á ÁRINU 2012: STEFNUMÓTUN, RANNSÓKNIR OG LÖGGJÖF</b> .....	<b>21</b>
6.1. KÖNNUN Á AKSTURSHEGÐUN ALMENNINGS .....	21
6.2. ÖNNUR VERKEFNI .....	22
<i>Bæklingur um öryggi barna í bíl</i> .....	22
<b>7. VERKEFNI ÁN SÉRSTAKRAR FJÁRVEITINGAR</b> .....	<b>23</b>
7.1. ALÞJÓÐLEGT SAMSTARF .....	23
<b>VIÐAUKI I. EFTIRLIT MEÐ HRAÐAKSTRI</b> .....	<b>25</b>
<b>VIÐAUKI II. SJÁLFVIRKT UMFERÐAREFTIRLIT</b> .....	<b>46</b>
<b>VIÐAUKI III. LYKILSTÆRÐIR ÚR SLYSASKRÁ UMFERÐARSTOFU</b> .....	<b>58</b>
<b>VIÐAUKI IV. EYÐING SVARTBLETTA, LAGFÆRINGAR Á UMhverfi VEGA OG UPPSETNING VEGRIÐA</b> .....	<b>61</b>
<b>VIÐAUKI V. HVÍLDARVÆÐI OG UNDIRGÖNG FYRIR BÚFÉ</b> .....	<b>71</b>
<b>VIÐAUKI VI. SKÝRSLUR UM GRUNNSKÓLAFRÆÐSLU</b> .....	<b>73</b>
FJÁRHAGSLEGT UPPGIÖR GRUNDASKÓLA .....	74
STARFID Í GRUNDASKÓLA .....	75

*Ljósmynd á forsiðu: Einar Magnús Magnússon*

## Inngangur

Á grundvelli laga um samgönguáætlun nr. 71/2002 var þingsályktun um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2005-2008 lögð fram af samgönguráðherra og samþykkt á Alþingi, en umferðaröryggisáætlun var þá í fyrsta sinn hluti af fjögurra ára samgönguáætlun. Á grundvelli laga um samgönguáætlun nr. 33/2008 var gerð samgönguáætlun fyrir árin 2011-2014 og hún samþykkt á Alþingi á vorþingi árið 2012. Einnig var á því sama þingi samþykkt samgönguáætlun til tólf ára, 2011-2022, en í henni var að finna fyrstu umferðaröryggisáætlunina til tólf ára.

Í núgildandi umferðaröryggisáætlun samgönguáætlunar er framkvæmdaáætlun um sérstakar aðgerðir sem eiga að leiða til fækkunar slysa og lækkunar kostnaðar samfélagsins af umferðarslysum. Við val aðgerða í fyrstu umferðaröryggisáætluninni var m.a. stuðst við tillögur starfshóps um umferðaröryggisáætlun til ársins 2012 – markmið og aðgerðir. Við mat á forsendum um virkni aðgerða var í flestum tilfellum stuðst við erlendar rannsóknir og ber þá sérstaklega að nefna handbók Transportökonomisk Institutt í Noregi um virkni umferðaröryggisaðgerða. Síðustu árin hefur ekki verið ráðist í nýja greiningu af þessu tagi heldur hefur verið byggt á niðurstöðum upphaflegu greiningarinnar og reynt hefur verið eftir fremsta megni að uppfæra þær í takt við tímann. Aðgerðir á framkvæmdaáætlun skiptast í eftirtalda flokka:

- Vegfarendur
- Vegakerfi
- Ökutæki
- Stefnumótun, rannsóknir og löggjöf.

Markmið stjórnvalda um aukið umferðaröryggi til ársins 2022 eru tvö. Annars vegar að fjöldi látinna í umferð á hverja 100.000 íbúa verði ekki meiri en það sem lægst gerist hjá öðrum þjóðum það ár. Hins vegar að fjöldi látinna og alvarlega slasaðra í umferð lækki að jafnaði um ekki minna en 5% á ári til ársins 2022.

## 1. Umferðaröryggisráð

Sérstakt umferðaröryggisráð, sem ætlað er að vinna að framgangi umferðaröryggisáætlunar tók til starfa árið 2005. Árið 2012 sátu í umferðaröryggisráði Ragnhildur Hjaltadóttir, ráðuneytisstjóri í innanríkisráðuneytinu, og formaður ráðsins, Dagný Jónsdóttir forstjóri Umferðarstofu, Hreinn Haraldsson vegamálastjóri og Haraldur Johannessen ríkislögreglustjóri.

## 2. Samráðshópur umferðaröryggisáætlunar

Samráðshópur um framkvæmd umferðaröryggisáætlunar var skipaður 2005. Hlutverk samráðshópsins er að gera starfs- og framkvæmdaáætlun á grundvelli umferðaröryggisáætlunar, samkvæmt ályktun Alþingis. Árið 2012 störfuðu Birna Hreiðarsdóttir og Katrín Þórðardóttir, lögfræðingar í innanríkisráðuneytinu, sem formenn samráðshópsins. Aðrir fulltrúar hópsins voru Gunnar Geir Gunnarsson framkvæmdastjóri umferðaröryggissviðs Umferðarstofu, Auður Þóra Árnadóttir forstöðumaður umferðardeildar hjá Vegagerðinni og Jónína Sigurðardóttir aðstoðaryfirlögregluþjónn hjá embætti ríkislögreglustjóra.

### 3. Fjárhagsáætlun

*Tafla 1. Áætlun um tekjur og gjöld.*

<b>Tekjur 2012</b>	<b>millj. kr.</b>	<b>Gjöld 2012</b>	<b>millj. kr.</b>
Frá vegaáætlun	350,0	Vegfarendur	114,5
Umferðaröryggisgjald	0	Vegakerfið	231,5
Sérstök fjárv. til umferðaröryggismála	0	Ökutæki	0
Ónýttar fjárheimildir Umferðarstofu	0	Stefnumótun, rannsóknir og löggjöf	4,0
<b>Til ráðstöfunar alls:</b>	<b>350,0</b>	<b>Samtals gjöld:</b>	<b>350,0</b>

*Tafla 2. Kostnaður við einstök verkefni*

<b>Heiti verkefnis</b>		<b>Áætlun millj. kr</b>	<b>Rauntölur millj. kr</b>
<i>Vegfarendur</i>			
4.1	Eftirlit lögreglu og vinnsla úr löggæslumyndavélum	47,0	46,9
4.2	Sjálfvirkt hraðaeftirlit	35,0	32,9
4.3	Áróður	14,5	14,0
4.4	Samskiptavefir og nýir miðlar	1,0	1,0
4.5	Fræðsla í skólum	7,5	8,2
4.6	Fræðsla til erlendra ökumanna	2,0	1,8
4.7	Framleiðsla og birting fræðsluefnis	7,5	7,5
<i>Vegakerfi</i>			
5.1	Eyðing svartbletta, umhverfi vega og vegrið	208,0	211,8
5.2	Undirgöng fyrir búfé og hvíldarsvæði við þjóðvegi	10,0	10,0
5.3	Ýmis verkefni	13,5	9,6
<i>Stefnumótun, rannsóknir og löggjöf</i>			
6.1	Könnun á aksturshegðun almennings	2,5	2,1
6.2	Önnur verkefni	1,5	1,3
<b>Kostnaður alls</b>		<b>350,0</b>	<b>347,1</b>

## 4. Aðgerðir og verkefni á árinu 2012: Vegfarendur

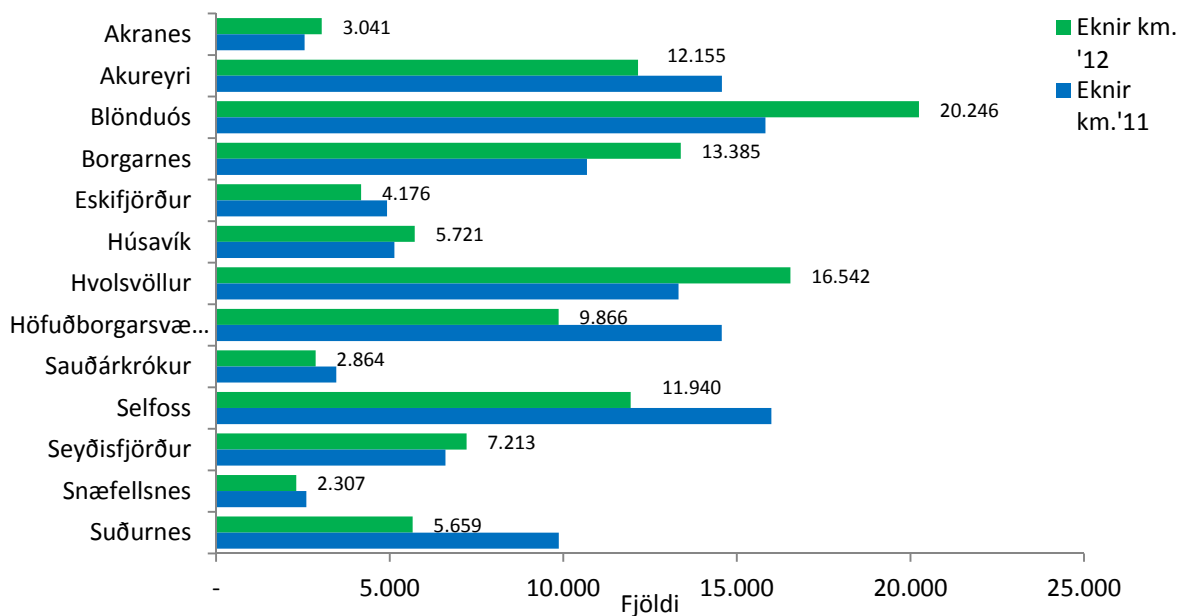
Í þessum flokki eru verkefni sem miða að því að bæta æskilega hegðun og viðhorf hjá öikumönnum og öðrum vegfarendum. Um er að ræða eftirlit lögreglu, sjálfvirkt eftirlit sem og fræðslu- og áróðursverkefni Umferðarstofu.

### 4.1. Eftirlit lögreglu og vinnsla úr löggæslumyndavélum

#### Sérstakt hraðaeftirlit lögreglu

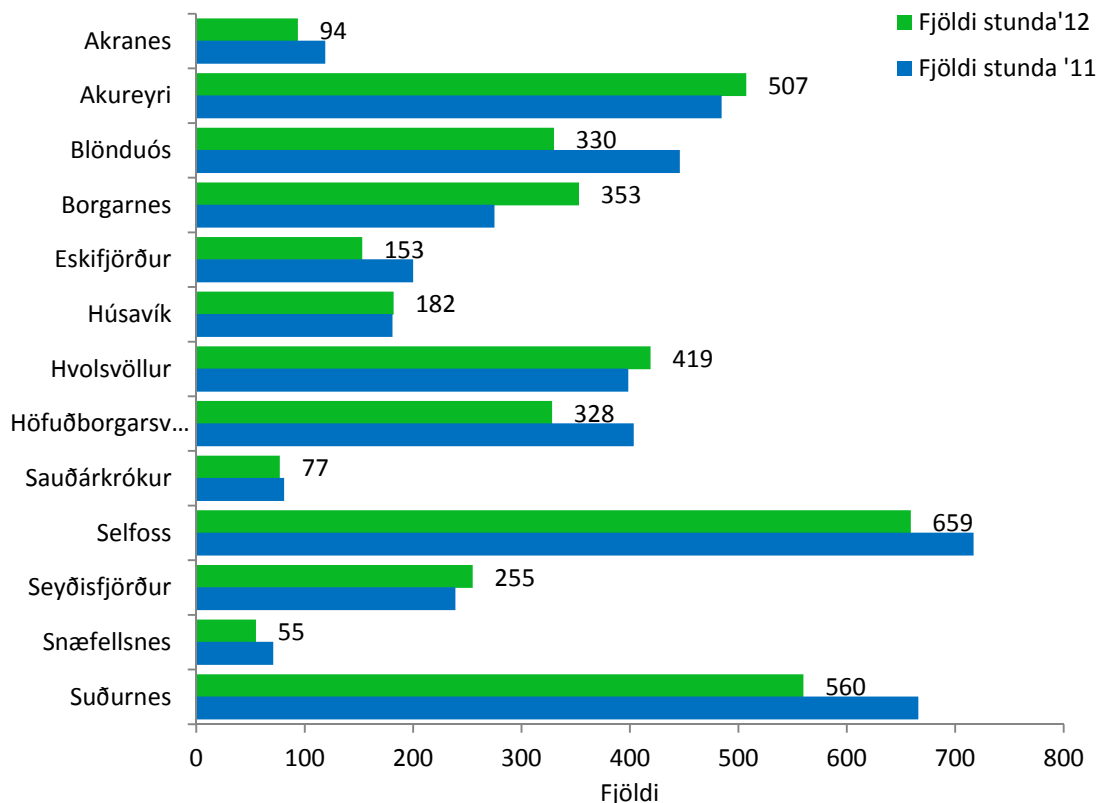
Sumarið 2012 var framkvæmt sérstakt hraðaeftirlit sem lögregluembætti landsins tóku þátt í en alls voru 13 embætti sem framkvæmdu eftirlitið. Á þessu tímabili voru vinnustundir vegna eftirlitsins 3.972 klukkustundir og eknir voru 115.116 km. Fjöldi hraðakstursbrota var 1.831 en heildarfjöldi brota var 2.323 en þar falla undir m.a. hraðakstursbrot, ökuskríteini var ekki meðferðis, viðkomandi hafði ekki ökuréttindi, ljósanotkun var ábótavant, bílbelti var ekki notað, viðkomandi ökumaður var ölvaður undir stýri, vítavæður akstur og réttindaleyfi.

Lögreglan á Blönduósi ók mest á meðan á eftirlitinu stóð eða 20.246 km. Þar á eftir var lögreglan á Hvolsvelli með 16.542 km akstur og lögreglan í Borgarnesi ók 13.385 km. Minnstur var aksturinn hjá embætti Snæfellsness eða 2.307 km (mynd 1). Á árinu 2012 voru eknir 115.116 km en á árinu 2011 120.095 km, þetta jafngildir 4,2% minnkun í akstri milli ára.



Mynd 1. Fjöldi ekinna kílómetra vegna hraðaeftirlits árin 2011 og 2012.

Í heildina var eftirlitinu sinnt í 3.972 klukkustundir. Lögreglan á Selfossi eyddi flestum vinnustundum í eftirlitið eða 659 en þar á eftir var það lögreglan á Suðurnesjum með 560 vinnustundir. Lögreglan á Snæfellsnesi eyddi minnstum tíma í eftirlitið eða 55 vinnustundum og lögreglan á Sauðárkróki 77 (mynd 2). Heildarfjöldi vinnustunda minnkaði um 7,2% frá árinu 2011 til ársins 2012.



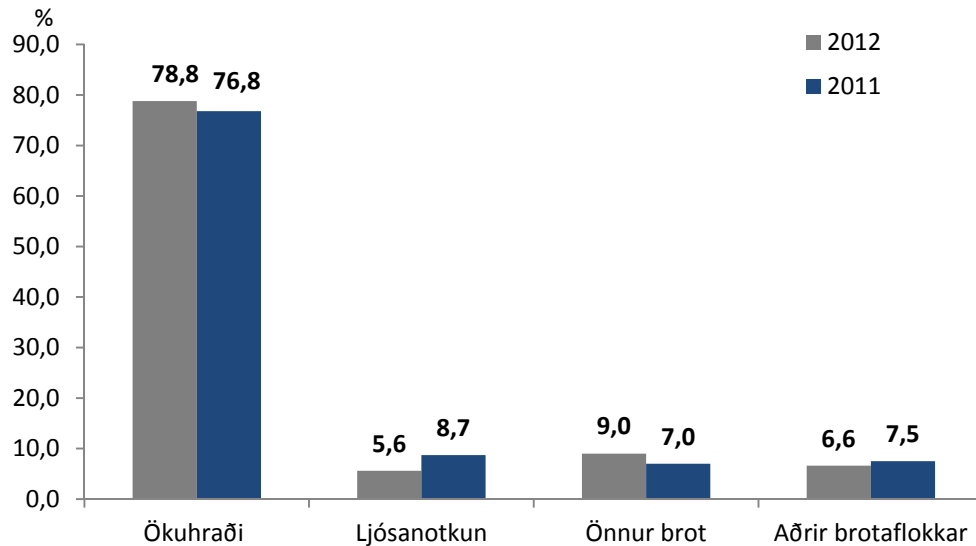
Mynd 2. Fjöldi vinnustunda lögreglu vegna hraðaefirlits árin 2011 og 2012.

Í töflu 3 má sjá hlutfall hvers embættis af heildarfjölda brota í nokkrum brotaflokkum. Þar má sjá að hlutfallslega voru flest hraðakstursbrot skráð hjá lögreglunni á Hvolsvelli (17,4%) en næstflest hjá lögreglunni á Blönduósi (16,3%). Af þeim tilvikum þar sem ökuskírteini var ekki meðferðis voru flest skráð hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu (40,9%) og flest tilvik varðandi brot á reglum um ljósanotkun voru skráð hjá lögreglunni á Akureyri (35,7%). Flest tilvik um ölvunarakstur voru skráð hjá embætti Selfoss (42,1%). Notkun bílbelta var helst ábótavant í umdæmi lögreglunnar á Suðurnesjum (40,6%) og þar voru brot sem falla undir flokkinn „önnur brot“ einnig hlutfallslega flest (29,3%) en þar undir falla m.a. brot er varða réttindaleyssi, vanrækslu á skoðun og svo framvegis.

Tafla 3. Hlutfallsleg dreifing brota milli embætta í nokkrum brotaflokkum.

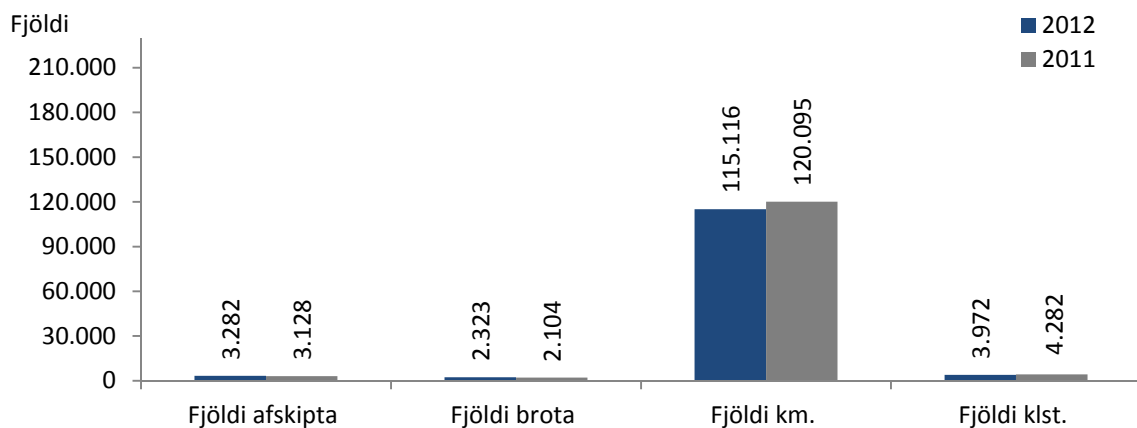
	Ökuhraði	Bílbelti ekki notuð	Ljósanotkun	Ölvun við akstur	Önnur brot	Ökuskírteini vantar
Akranes	1,3	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0
Akureyri	12,7	0,0	35,7	10,5	22,1	20,5
Blönduós	16,3	3,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Borgarnes	7,8	0,0	3,9	21,1	8,2	15,9
Eskifjörður	4,8	15,6	3,9	0,0	5,8	0,0
Húsavík	2,0	6,3	26,4	0,0	4,3	2,3
Hvolsvöllur	17,4	9,4	2,3	5,3	3,8	11,4
Höfuðb.svæðið	10,9	15,6	27,1	10,5	19,7	40,9
Sauðárkrókur	4,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Selfoss	9,6	6,3	0,0	42,1	5,8	0,0
Seyðisfjörður	6,6	3,1	0,8	10,5	0,0	6,8
Snæfellsnes	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Suðurnes	4,2	40,6	0,0	0,0	29,3	2,3
<b>Samtals %</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Í hraðaeftirlitinu árið 2012 voru hraðakstursbrot tæp 79% allra brota. Brot vegna ljósanotkunar voru tæp 6% og brot sem falla undir önnur brot voru 9%. Samanlagt var hlutfall annarra tegunda tæp 7%. Á mynd 3 má sjá að hraðakstursbrotum fjölgaði lítillega frá 2011 til 2012. Á árinu 2011 var hlutfall hraðakstursbrota tæp 77% en 79% árið 2012. Hlutfall ljósanotkunar var minna en árið á undan en önnur brot og brot sem féllu undir „aðrir brotaflokkar“ voru hlutfallslega fleiri árið 2012 (mynd 3).



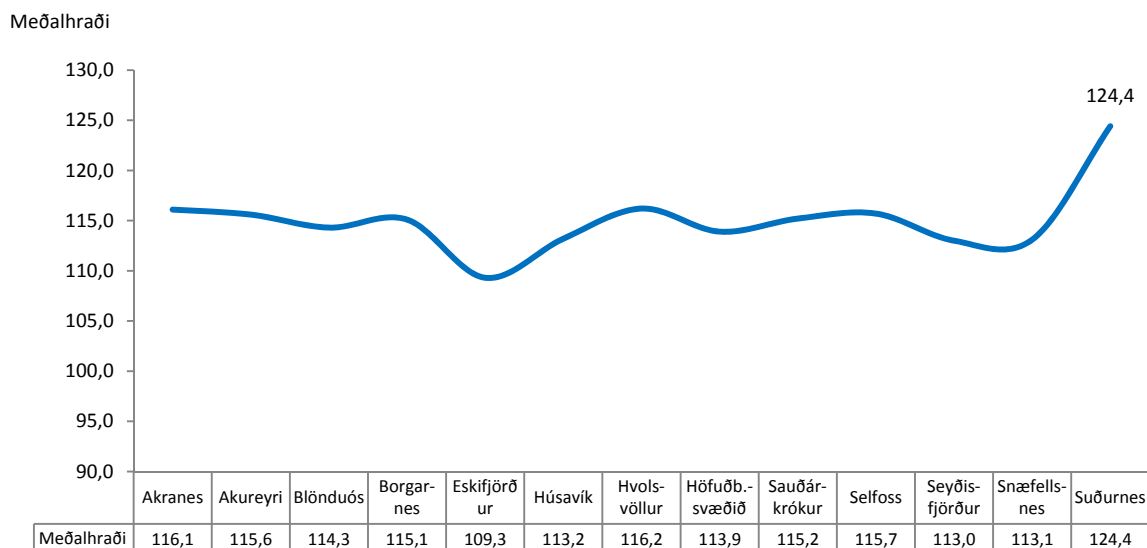
Mynd 3. Hlutfallsleg skipting brota af heildarfjölda árin 2011 og 2012.

Þegar horft er til samanburðar milli árána 2012 og 2011 má sjá að fjöldi afskipta hefur aukist lítillega, árið 2012 var fjöldi þeirra 3.282 en árið á undan 3.128. Þá skráði lögreglan fleiri brot á árinu 2012 og fjöldi vinnustunda minnkaði. Akstur var minni árið 2012 borið saman við árið á undan (mynd 4).



Mynd 4. Fjöldi afskipta, brota, ekinna kílómetra og vinnustunda í hraðaeftirliti árin 2011 og 2012.

Meðalhraði ökumanna sem voru stöðvaðir í eftirlitinu 2012 var allt frá 109,3 km/klst. hjá lögreglunni á Eskifirði upp í 124,4 km/klst. hjá lögreglunni á Suðurnesjum. Er þá reiknaður út meðalhraði miðað við niðurstöðu hraðamælingar þá mánuði sem viðkomandi embætti sinnti eftirlitinu. Hér er miðað við hraðamælingar þar sem að hámarks hraði var 90 km/klst.



Mynd 5. Meðalhraði í hraðaeftirliti árið 2012 greindur eftir embættum.

Nánar má sjá um hraðaeftirlit lögreglunnar og þá sérstaklega skiptingu milli embætta í Viðauka I.

ÁÆTLUN	33.000.000,-
RAUN	32.927.687,-

#### Úrvinnsla gagna úr sjálfvirkum löggæslumyndavélum

Lögreglan fær fjármagn til þess að sinna úrvinnslu gagna úr löggæslumyndavélum. Í raun er um að ræða rekstrarkostnað og má ætla að þessu verkefni verði í framtíðinni tryggður annar fjárstofn.

ÁÆTLUN	14.000.000,-
RAUN	14.000.000,-

#### 4.2. Sjálfvirkt hraðaeftirlit

Á árinu 2012 var ákveðið að hefja breytingar á mælistaðnum á Hringvegi við Fiskilæk þannig að einnig yrði hægt að taka myndir af þeim sem kæmu úr suðri. Hingað til hefur eingöngu verið hægt að taka myndir af þeim sem koma úr norðri. Settur var upp nýr skiltapúði austan vegar. Breytingum á mælistaðnum lauk ekki á árinu en ákveðið hefur verið að setja þarna upp búnað sem hefur verið á öðrum stað. Því hefur þessi breyting ekki áhrif á heildarfjölda mælistaða.

Í óveðri sem gekk yfir landið þann 2. nóvember 2012 fór önnur hraðamyndavélanna á Kjalarnesi á hliðina. Viðgerð á undirstöðu hófst strax í sama mánuði en viðgerð á vélinni sjálfri og tengdum búnaði fór ekki fram fyrr en árið 2013.

Undir lok árs var keypt ein hraðamyndavél af norskri gerð ásamt nauðsynlegum fylgibúnaði. Hún var þó ekki tengd á árinu.



Með nýju vélinni eru myndavélarnar því orðnar 16, þar af voru 15 virkar árið 2012. Mælistaðir fyrir sjálfvirkt hraðaeftirlit í dreifbýli eru 24. Á Hringvegi milli Hveragerðis og Selfoss eru tveir mælistaðir, tveir á Hringvegi á Kjalarnesi, tveir í Hvalfjarðargöngum, tveir á Hringvegi í Hvalfjarðarsveit, tveir á Garðaskagavegi, tveir á Sandgerðisvegi, tveir í Fáskrúðsfjarðargöngum, fjórir í Bolungarvíkurgöngum og sex í Héðinsfjarðargöngum.

Í samstarfi við Reykjavíkurborg, var keypt ein ný hraðamyndavél, af þýskri gerð, sem setja má í eldri hraðamyndavélakassa sem eru til staðar á nokkrum gatnamótum í Reykjavík. Stofnkostnaður vegna kaupa á vélinni, nettengingar myndavélakassanna og fl. mun skiptast á milli Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar. Það uppgjör fór þó ekki fram fyrr en í ársbyrjun 2013 og er því í þessari skýrslu gerð grein fyrir útlögðum kostnaði Vegagerðarinnar vegna verkefnisins 2012. Mikil vinna var lögð í að koma nýju hraðamyndavélinni í gagnið en það tókst ekki á árinu .

Auk þess sem að ofan er nefnt sá Vegagerðin, eins og áður, um rekstur þeirra myndavéla sem fyrir voru. M.a. þurfti að endurnýja svokallaðar myndavélaflínur við mælistaði. Vegagerðin sér jafnframt um að senda búnaðinn til útlanda í kvörðun með reglulegu millibili eftir því sem við á. Árið 2012 var greiddur kostnaður vegna kvörðunar á 6 hraðamyndavélum. Um leið og vélnar eru kvarðaðar er viðhaldi þeirra sinnt.

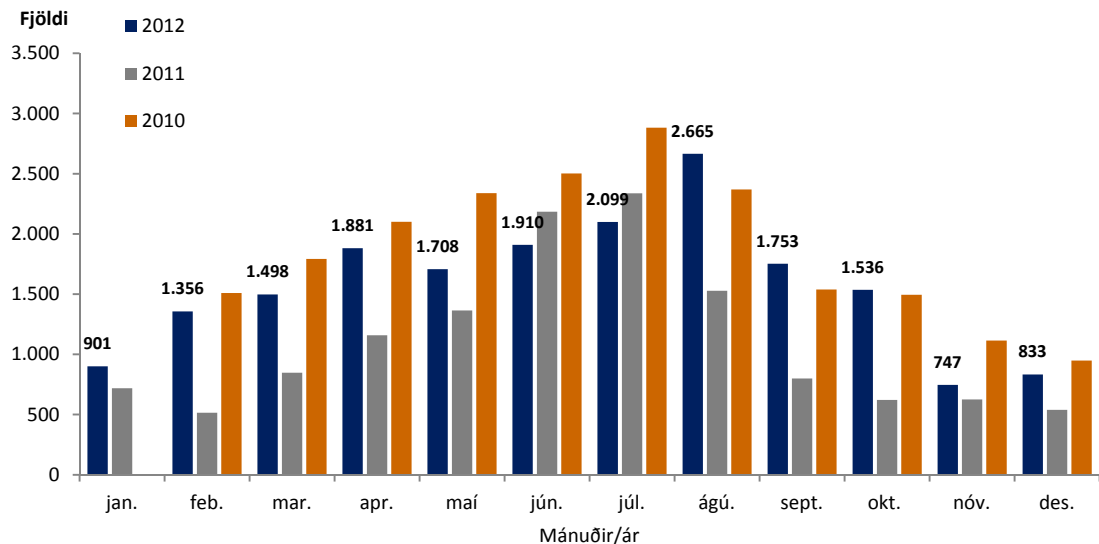
Skráð voru 18.887 brot á árinu 2012. Þetta eru fleiri brot en árið á undan en þá voru brotin 13.238. Þetta nemur 42,7% fjölgun milli ára. Að meðaltali eru hraðakstursbrot 52 á dag allt árið. Brotin sem framin voru í desember 2011 en skráð í janúar 2012 voru 59, eða 0,03% af heildarfjölda. Þessi háttur er hafður á svo að brot sem framin voru rétt fyrir áramótin en skráð í lögregluferfið eftir áramótin falli ekki út úr talningum.

**Tafla 4. Fjöldi skráðra hraðakstursbrota með sjálfvirkum myndavélum**

Ár	Fjöldi brota	Fjöldi brota á dag	Fjöldi hraðamyndavéla
2007	6.872	19	2
2008	16.125	44	9
2009	23.134	63	10
2010	22.322	61	10
2011	13.238	36	15
2012	18.887	52	15

Á mynd 6 sést dreifing brotanna á árunum 2010 til 2012 eftir mánuðum. Flest brot á árinu 2012 voru skráð í júlí og ágúst eða fjórðungur brota. Fæst brot voru skráð í desember.

Þegar borinn er saman fjöldi hraðakstursbrota eftir mánuðum árin 2011 og 2012 má sjá að mest var fjölgunin í febrúar og október. Nokkurt samræmi er á milli fjölda brota í júní og júlí milli árana 2011 og 2012.



Mynd 6. Fjöldi hraðakstursbrota sem stafrænar hraðamyndavélar skráðu árin 2010-2012, greindur eftir mánuðum.

Nánar má sjá um sjálfvirkt hraðaeftirlit í Viðauka II.

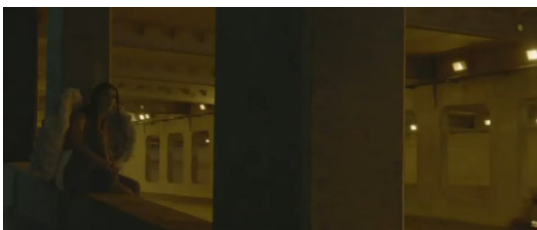
ÁÆTLUN	35.000.000,-
RAUN	32.903.258,-

### 4.3. Áróður

#### Framleiðsla auglýsinga

Engar nýjar auglýsingar voru framleiddar árið 2012. Hins vegar var greitt fyrir framleiðslu á auglýsingu sem náðist ekki að klára á árinu og var sú herferð því keyrð sumarið 2013. Nefndist hún Höldum fókus og beindist sú herferð gegn farsímanotkun undir stýri. Nánar verður fjallað um þessa herferð í skýrslu ársins 2013.

#### Birting auglýsinga



Nokkrar eldri auglýsingar Umferðarstofu voru birtar árið 2012. Auglýsingin Angels, sem var framleidd árið 2011, var birt í sjónvarpi. Sú auglýsing sýnir engla innan um umferðina og minnir áhorfandann á að banaslys eru meira en tölur á skilti í Svínahrauni; að um sé að ræða alvöru fólk sem skilur eftir aðstandendur í sárum. Er þeirri auglýsingu ætlað að sporna við hraðakstri. Á

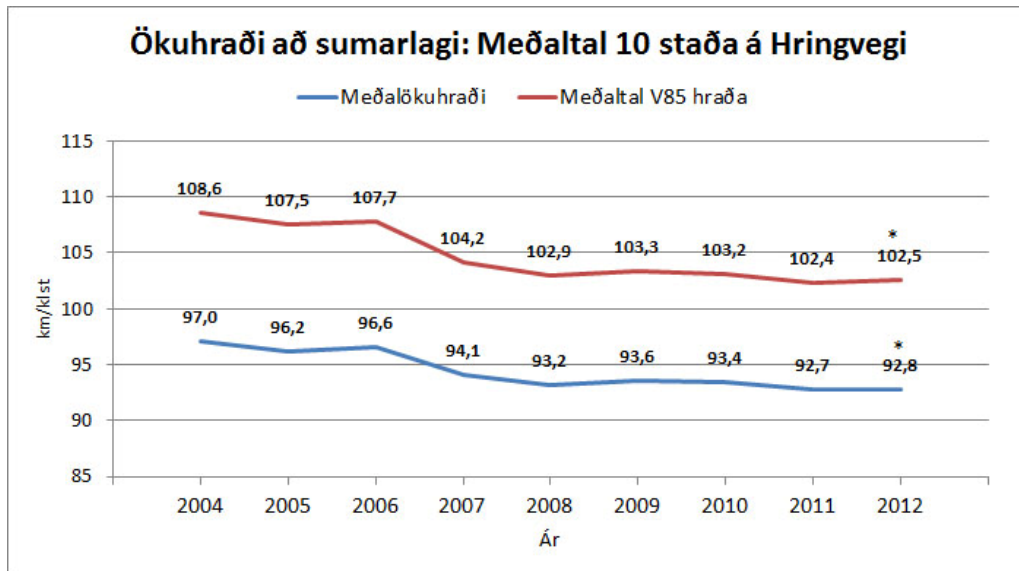
íþróttastöðvum 365 miðla var auglýsingin Stútur sýnd og er þeirri auglýsingu ætlað að sporna við ölvunarakstri. Í þeim tilgangi að auka beltanotkun og auka meðvitund almennings um virkni belta var auglýsingin Notaðu bílbeltin – alltaf sýnd í samstarfi við VÍS. Sú auglýsing líkir falli ofan af kassa, gámi og Perlunni við högg sem verður við árekstur á mismunandi hraða. Einnig var sýnd auglýsingin 30 km sem minnir á hámarkshraða í íbúahverfum (30 km/klst).



ÁÆTLUN	14.500.000,-
RAUN	14.044.873,-

## Árangur aðgerða gegn hraðakstri

Á mynd 7 eru upplýsingar um þróun umferðarhraða að sumarlagi á 10 stöðum á Hringveginum, á tímabilinu 2004-2012, skv. umferðargreinum Vegagerðarinnar en hraðinn hefur verið mældur á sambærilegan hátt frá árinu 2004. Athuga þó að árið 2012 eru staðirnir 9 en ekki 10. Bilun varð í umferðargreini á Hringvegi við Pétursey og vantar því gögn frá honum fyrir árið 2012.



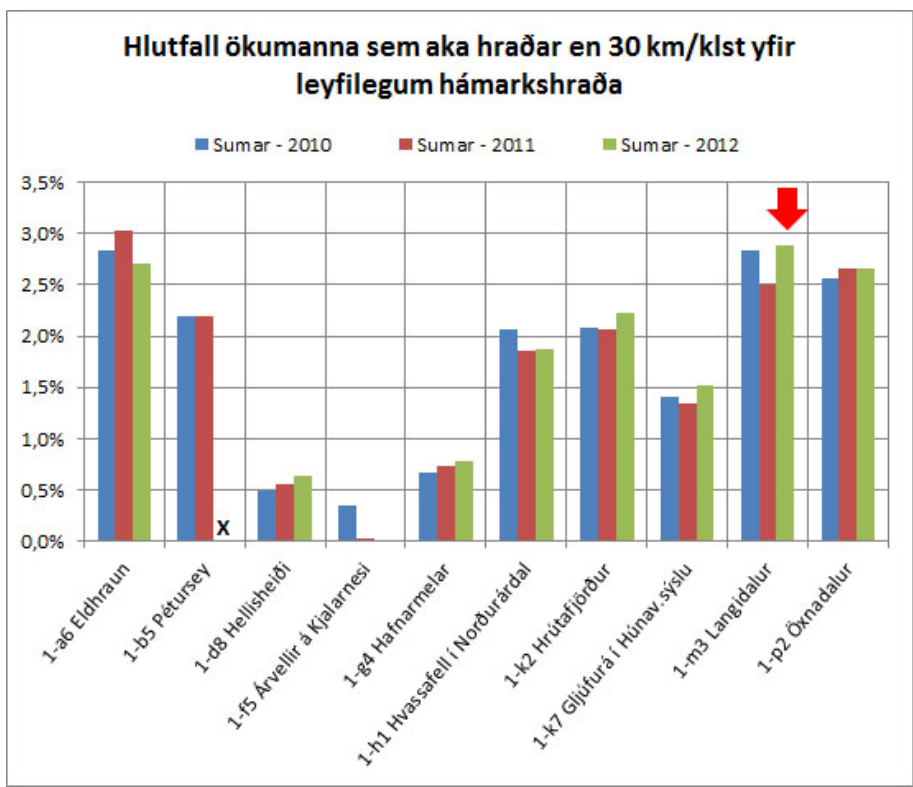
Mynd 7. Meðaltal ökuhraða að sumarlagi á 10 stöðum á Hringvegi. Vegna bilunar umferðargreinis á Hringvegi við Pétursey vantar gögn frá honum og meðaltalið 2012 því byggt á gögnum frá 9 stöðum. Af þeim sökum eru gildi fyrir árið 2012 stjórnumerkt.

Ökuhraði á Hringveginum árið 2012, bæði meðalhraði og  $v_{85}$  (þ.e. sá hraði sem 15% ökumanna fara yfir), var nánast óbreyttur frá árinu 2011 en hækkaði þó örlítið. Meðalökuhraðinn hækkaði um 0,1 km/klst, fór úr 92,7 km/klst í 92,8 km/klst.  $V_{85}$  hraðinn, þ.e. sá hraði sem 85% ökumanna halda sig innan við, þ.e.a.s. 15% ökumanna aka hraðar, hækkaði einnig um 0,1 km/klst, fór úr 102,4 km/klst í 102,5 km/klst.

Enginn mælistaðanna á Hringvegi sker sig úr hvað varðar breytingu meðalhraða að sumarlagi frá fyrra ári. Meðalhraðinn lækkaði um 0,5 km/klst í Eldhrauni og í Öxnadal og um 0,1 km við Árvelli á Kjalarnesi. Á hinum mælistöðunum 6 á Hringvegi hækkaði meðalhraðinn um 0,2-0,4 km/klst.

Ofangreindar hraðatölur gilda fyrir umferð í frjálsu flæði, en það þýðir að bil milli ökutækja og umferðarmagn er með því móti að reiknað er með að hver ökumaður velji sinn ökuhraða.

Á mynd 8 er sýnt hvernig það hlutfall ökumanna sem aka hraðar en 30 km/klst yfir leyfilegum hámarkshraða breytist á völdum mælistöðum á tímabilinu 2010 til 2012. Sumarið 2012 var þetta hlutfall hæst á Hringvegi í Langadal, þar sem það var 2,88%.



Mynd 8. Hlutfall ökumanna sem aka hraðar en 30 km/klst yfir leyfilegum hámarkshraða. Vegna bilunar umferðargreinis á Hringvegi við Pétursey er ekki hægt að birta upplýsingar fyrir þann stað.

## Ölvunarakstur: Staðan í dag

Árið 2012 lést einn af völdum ölvunar- eða fíkniefnaaksturs auk þess sem 13 slösuðust alvarlega vegna ölvunar eða notkunar fíkniefna við akstur. Upplýsingar um afleiðingar ölvunar- og fíkniefnaaksturs fyrri ára má sjá í töflunni hér að neðan.

Tafla 5. Afleiðingar ölvunar- og fíkniefnaaksturs

Ár	Látnir af völdum ölvunar- og fíkniefnaaksturs	Látnir alls	Hlutfall	Alvarlega slasaðir af völdum ölvunar- og fíkniefnaaksturs	Alvarlega slasaðir alls	Hlutfall
2008	2	12	17%	28	200	14%
2009	3	17	18%	16	170	9%
2010	3	8	38%	14	205	7%
2011	3	12	25%	7	154	5%
2012	1	9	11%	13	136	10%
<b>Meðaltal</b>	<b>2,4</b>	<b>11,6</b>	<b>21%</b>	<b>15,6</b>	<b>173,0</b>	<b>9%</b>

Árið 2006 var brotaflokknum „akstur undir áhrifum ávana- og fíkniefna“ bætt við málaskrárkerfi lögreglunnar (á grundvelli breytinga á umferðarlögum nr. 50/1987 með lögum nr. 66/2006). Lögin öðluðust gildi 14. júní 2006 og í framhaldinu tók lögreglan að prófa hjá öikumönnum hvort ekið væri undir áhrifum ávana- og/eða fíkniefna. Prófið felur í sér að munnvatn eða sviti er tekið af öikumanni til að sjá hvort hann er undir áhrifum. Ef prófið bendir til þess að grunur sé á rökum reistur er blóð tekið til rannsóknar.

### 4.4. Samskiptavefir og nýir miðlar

Árið 2011 stóð Umferðarstofa fyrir verkefni á samskiptisíðunni Facebook sem bar nafnið Vertu til. Var það unnið í samvinnu við framhaldsskóla landsins og voru þar ýmsar keppnir í gangi og voru veitt vegleg verðlaun. Hægt er að lesa nánar um þetta verkefni í framkvæmdaskýrslu ársins 2011. Árið 2012 var botn sleginn í þetta verkefni. Athöfn var haldin á Bessastöðum og veitti forseti Íslands Menntaskólanum í Hamrahlíð verðlaun sem sigurvegara keppinnar auk þess að veita einstaklingum verðlaun sem sigrað höfðu í undirkeppnunum.



Nemendur í Listaháskóla Íslands voru fengnir til að hanna og útfæra umferðaröryggis-herferðir fyrir Umferðarstofu. Úr varð samkeppni milli fimm liða og urðu til margar sniðugar herferðir. Engin herferð var þó nýtt beint en voru þær hins vegar nýttar sem kveikjur að öðrum verkefnum.

ÁÆTLUN	1.000.000,-
RAUN	954.796,-

## 4.5. Fræðsla í skólum

### Fræðsla í grunnskólum

Skólaárið 2011-2012 var sjöunda starfsár Grundaskóla sem móðurskóla í umferðarfræðslu. Hefur umferðarfræðsla í skólum á landsvísu tekið miklum stakkaskiptum á þessum tíma. Í upphafi var vart hægt að finna þann skóla á landinu sem sinnti umferðarfræðslu en í upphafi árs 2012 voru 121 grunnskólar á landinu sem höfðu umferðarfræðslu í sinni skólanámskrá.

Hlutverk Grundaskóla er margþætt. Honum er ætlað að gera og safna námsefni og koma því á vefinn [www.umferd.is](http://www.umferd.is) og jafnframt að halda umferðarfræðslunni að grunnskólum landsins, minna á námsefnið og hvetja til notkunar þess. Honum er ætlað að sinna umferðarfræðslu í sínu nærumhverfi og vera þannig fyrirmynd annarra skóla þannig að aðrir skólar geti lært af þessari starfsemi. Einnig ber honum að starfa að verkefnum á landsvísu.

Fyrir tæpum áratug tóku eingöngu tveir til þrjár skólar fyrir umferðarfræðslu með sínum nemendum. Fleiri og fleiri skólar og starfsmenn þeirra taka fræðsluna upp og sinna af miklum myndarbrag. Líklegt verður að teljast að fræðslan sem fer fram í grunnskólum sé farin að vega þyngra í umferðaröryggisstarfinu en áður. Í fjölmörgum skólum er nú ráðist í stór umferðarþemaverkefni sem eru samþætt öðru starfi skólanna en ekki í stutt stök námskeið sem haldin voru gjarnan hér áður fyrr. Í dag er algengara að foreldrar og nærsamfélagið taki allt þátt í verkefnum og slík vinna mun skila meiru þegar til lengri tíma lætur. Örugg umferð er ekki verkefni skólanna einna heldur samfélagsins alls.

Líkt og síðustu ár var lögð áhersla á úthringingar í skóla. Var það gert í margþættum tilgangi; til þess að athuga stöðuna á umferðarfræðslunni, til þess að minna á umferðarfræðsluna og að lokum til þess að aðstoða skóla við að sinna fræðslunni. Nánar má sjá um starf Grundaskóla og útlitun á verkefnum í Viðauka VI.

Tafla 6. Slys á börnum 2008-2012

	Látin	Alvarlega slösuð	Lítið slösuð	Samtals
2008	0	22	104	126
2009	0	16	110	126
2010	0	22	95	117
2011	2	13	110	125
2012	0	10	78	88
<b>Meðaltal</b>	<b>0,4</b>	<b>17</b>	<b>99</b>	<b>116</b>

ÁÆTLUN	5.500.000,-
RAUN	5.571.806,-

## Fræðsla í framhaldsskólum

Árið 2009 hófst Umferðarstofa handa við að framleiða fræðsluefni fyrir framhaldsskóla. Nefnist það verkefni Svo kom það fyrir mig og byggist það upp á stuttum kvikmyndum um raunveruleg umferðarslys sem átt hafa sér stað á Íslandi. Flest þeirra eru banaslys þar sem ungir ökumenn koma við sögu og verða jafnvel vinum sínum og ættingjum að bana. Í myndunum er fjallað um slysið, orsakir þess og aðdraganda auk þess sem rætt er við hlutaðeigandi; bílstjórann í sumum tilfellum en einnig aðstandendur fórnarlamba og gerenda. Nemendurnir eru látnir gera verkefni fyrir og eftir sýningu myndanna og er því verkefni ætlað að ramma myndina inn með þeim hætti að hún nýtist sem best til forvarna.



Árið 2012 var framleidd sjötta myndin í þessu verkefni. Fjallar sú mynd um banslys sem varð við Hnífsdal árið 2006. Í því slysi fórst 17 ára stúlka þar sem hún fór út af veginum í mikilli hálfu og er talið að hún hafi verið að nota farsímamann þegar slysið varð.

Í þeim sex myndum sem hafa verið framleiddar undir merkjum þessa verkefnis hefur verið tekið á mjög mörgum áhættuþáttum meðal ungra ökumanna. Ein myndin fjallar um ungt fólk í spyrnu (hraðakstur), ein fjallar um ölvunarakstur, ein fjallar um beltanotkun á stuttum leiðum innanbæjar, ein fjallar um beltanotkun í aftursæti og truflun bílstjóra við akstur og sú nýjasta fjallar um farsímanotkun undir stýri. Auk þessara er ein myndin frásögn föður sem missti son sinn í umferðarslysi.

Allir framhaldsskólar hafa fengið afhentar þessar myndir og tók Umferðarstofa mikinn þátt í kennslu þessa efnis fyrstu árin. Nú orðið er skólunum sjálfum hins vegar í auknum mæli falið að nýta þetta efni og hafa kennarar víðast staðið sig mjög vel við kennsluna. Starfsmenn Umferðarstofu hafa að sjálfsögðu verið kennurum innan handar þegar þess er óskað. Óhætt er að segja að mikil almenn ánægja sé með myndirnar og hafa þær vakið sterk viðbrögð og miklar tilfinningar.

Auk framleiðslu nýrrar myndar voru framleidd veggspjöld fyrir framhaldsskólana til þess að minna á minningardag fórnarlamba umferðarslysa.

ÁÆTLUN	2.000.000,-
RAUN	2.675.797,-

#### 4.6. Fræðsla til erlendra ökumanna

Í samstarfi við bílaleigur landsins var haldið áfram með stýrisspjöld fyrir bílaleigubíla en það samstarf hófst árið 2006. Á slíku spjaldi eru upplýsingar fyrir erlenda ferðamenn um séríslenskar aðstæður, s.s. sérstök umferðarmerki sem ekki þekkjast annars staðar og almennar varúðarreglur. Að auki hafa greinar um sérstöðu íslenska vegakerfisins og náttúru verið birtar í blöðum og tímaritum ætluðum erlendum ferðamönnum. Í töflunni hér að neðan má sjá tölur yfir slasaða erlenda ríkisborgara. Er þá bæði átt við erlenda ferðamenn sem og erlenda ríkisborgara sem búa hérlendis.



Tafla 7. Slysa á erlendum ríkisborgurum

	Látnir	Alvarlega slasaðir	Lítið slasaðir	Samtals
2008	2	19	155	176
2009	3	26	167	196
2010	1	32	118	151
2011	1	17	182	200
2012	1	23	169	193
<b>Meðaltal</b>	<b>1,6</b>	<b>23</b>	<b>158</b>	<b>183</b>

Þegar skoðuð er þróun slysa á erlendum ríkisborgurum er gagnlegt að skoða til samanburðar hver þróunin hefur verið í komu ferðamanna til landsins og einnig þróunina á fjölda innflytjenda á Íslandi.

Tafla 8. Slysa á erlendum ríkisborgurum samanborið við fjölda ferðamanna og fjölda innflytjenda

	Slasaðir erlendir ríkisborgarar samtals	Slysa með meiðslum sem erlendir ökumenn eiga aðild að	Fjöldi ferðamanna (þúsund)	Slasaðir á hverja 100.000 ferðamenn	Fjöldi innflytjenda (1. jan)	Slasaðir á hverja 1000 innflytjendur
2008	176	163	502	35	27.240	6,5
2009	196	131	494	40	28.644	6,8
2010	151	118	489	31	26.171	5,8
2011	200	136	566	35	25.693	7,8
2012	193	138	673	29	25.442	7,6
<b>Meðaltal</b>	<b>183</b>	<b>137</b>	<b>545</b>	<b>34</b>	<b>26.044</b>	<b>6,9</b>

ÁÆTLUN	2.000.000,-
RAUN	1.792.466,-



## 4.7. Framleiðsla og birting fræðsluefnis

### Framleiðsla fræðslumynda

Nokkrar fræðslumyndir voru framleiddar árið 2012. Ein örstutt mynd var framleidd sem sýnir muninn á því að nota endurskinsmerki og að sleppa því. Ein mynd var framleidd sem snéri að akstri skólábíla og hvernig á að umgangast þá. Hafist var handa við að framleiða þrjár myndir er lúta að hjólreiðum. Framleiðslu þessara mynda lauk árið 2013 en voru þær fjármagnaðar árið 2012. Hafa þessar þrjár myndir hver sína nálgun við hjólreiðar. Ein nefnist Hjólað á akbraut, ein nefnist Hjólað á gangstígum og sú þriðja nefnist Bílstjórar og hjólandi og er sú síðasta ætluð öikumönnum bifreiða og fjallar um hvernig best er að umgangast reiðhjól í umferðinni.



ÁÆTLUN	2.500.000,-
RAUN	2.307.776,-

### Birting fræðslumynda Umferðarstofu í sjónvarpi



Árið 2012 var þriðja árið í röð sem farið var í virkt samstarf við sjónvarpsstöðvarnar RÚV, Stöð 2 og Skjá Einn um birtingu fræðslumynda Umferðarstofu gegn gjaldi. Var þá sjónvarpsstöðvunum greidd ein upphæð fyrir árið og þeim svo falið að nota fræðslumyndir Umferðarstofu sem uppfyllingarefni þar sem pláss var fyrir þær í dagskránni, þó þannig að einhverjar lentu á tímum með mikið áhorf. Myndirnar eru um 40 talsins og eru þær á bilinu

30 sekúndur til þrjár mínútur. Vel hefur tekist til og hafa myndirnar fengið mikla birtingu og á góðum tímum og má því segja að sjónvarpsstöðvarnar hafi stutt rækilega við bakið á yfirvöldum í því verkefni að auka umferðaröryggi.

ÁÆTLUN	5.000.000,-
RAUN	5.150.467,-

## 5. Aðgerðir og verkefni á árinu 2012: Vegakerfi

### 5.1. Eyðing svartbletta, lagfæringar á umhverfi vega og uppsetning vegriða

Á árinu 2012 var unnið að lagfæringum á 58 stöðum skv. samþykktum verkefnalistum. Vegrið voru sett upp eða lengd á 29 stöðum. Á 11 stöðum var unnið að lagfæringum á öryggissvæði vegar, m.a. með breikkun axla, lagfæringu vegfláa, lengingu ræsa og lokun skurða. Unnið var að bættu öryggi á 9 vegamótum, m.a. með gerð framhjálaupa (þ.e. til að draga úr aftanákeyrslum) og bættum merkingum. Hraðaviðvörðunarljós voru sett upp á þremur stöðum. Auk þess var unnið að lagningu tveggja gangbrauta. Á tveimur stöðum var lokið við gerð svonefndra bæjarhliða. Stefnuörvar voru settar upp á einum stað og upplýst stefnumerki á öðrum.

Á vegum þjónustustöðva Vegagerðarinnar á landsbyggðinni var jafnframt unnið að lagfæringum á umhverfi vega á ýmsan hátt. Þar má nefna grjóthreinsun vegsvæðis meðfram fjölmörgum vegum s.s. Hringvegi, Barðastrandarvegi, Strandavegi, Ólafsfjarðarvegi, Norðfjarðarvegi, Borgarfjarðarvegi, Norðausturvegi, Kísilvegi og Hlíðarvegi. Einnig má nefna fyllingu tjarna og skurða meðfram Hringvegi og Útnesvegi, lagfæringu fláa þvervega og skiltapúða víða á Hringvegi auk ýmissa annarra endurbóta á öryggissvæðum vega.

Nákvæmt yfirlit yfir þau verkefni sem unnið var að undir þessum lið árið 2012 má sjá í viðauka nr IV.

Auk þeirra öryggisaðgerða sem gerð er grein fyrir í þessari skýrslu var unnið að fleiri verkefnum í þágu umferðaröryggis sem fjármögðuð voru af öðrum liðum og tengjast umferðaröryggisáætlun ekki beint. Sett var upp miðjuvegrið á Hringveg frá mislægum vegamótum Suðurlandsvegur og Vesturlandsvegur að Víkurvegi og frá Úlfarsfellsvegi að Skarhólabraut. Jafnframt var sett upp miðjuvegrið á Reykjanesbraut frá Hnoðrahóltsbraut að mislægum vegamótum við Kaupþún og á Reykjanesbraut frá Kaplakrika og suður fyrir mislæg vegamót við Kaldárselsveg. Lokið var við að setja miðjuvegrið í Ártúnsbrekku. Jafnframt var lokið við að greiða hlut Vegagerðarinnar í kostnaði við öryggisaðgerðir í Grindavík sem unnar voru í samræmi við umferðaröryggisáætlun sveitarfélagsins. Fjármagn til þessara verkefna, sem eru utan umferðaröryggisáætlunar, kom af úthlutun til nýbygginga en almennt eru öryggisaðgerðir fjármagnaðar með viðhaldsfé.

ÁÆTLUN	208.000.000,-
RAUN	211.828.517,-



## 5.2. Undirgöng fyrir búfé og hvíldarsvæði við þjóðvegi

Sett var búfjarræsi undir Hringveg við Valagerði, vestan Varmahlíðar. Einnig var sett búfjarræsi undir Ólafsfjarðarveg við Fagraskóg.

Sjá nánar í viðauka V.

ÁÆTLUN	10.000.000,-
RAUN	9.956.769,-



### 5.3. Ýmis verkefni

#### Umferðaröryggisúttekt á vegum

Umferðaröryggisúttekt er einn þáttur umferðaröryggisstjórnunar og felst í því að reglulega fer fram skoðun á vegakerfinu þar sem sjónum er beint að ýmsum öryggisþáttum á eða við veg. Markmiðið með umferðaröryggisúttekt er að finna þá staði þar sem hættu er á að slys geti orðið og gera áætlun um lagfæringar í kjölfarið. Markmið lagfæringanna er að koma í veg fyrir slys eða draga úr afleiðingum slysa sem verða.

Árið 2012 gerði Vegagerðin umferðaröryggisúttekt á Seyðisfjarðarvegi, hluta Ólafsfjarðarvegur, hluta Norðfjarðarvegur, hluta Laugarvatnsvegur og hluta Þjórsárdalsvegur. Í skýrslum um úttektirnar er kostnaður við nauðsynlegar úrbætur metinn. Hluti skýrslugerðarinnar fór fram árið 2013.

Kostnaður Vegagerðarinnar vegna ofangreindra úttekta árið 2012 var kr. 5.779.587



#### Umsjón og eftirlit með öryggisaðgerðum

Vinna við umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á vegum er greidd af umferðaröryggisáætlun. Kostnaður Vegagerðarinnar vegna þessa árið 2012 var kr. 1.561.968.

#### Myndbönd frá EuroRAP.

Myndbönd sem tekin eru af vegum við vinnslu EuroRAP verkefnisins nýtast Vegagerðinni á ýmsan hátt. Vegagerðin greiddi Félagi Íslenskra bifreiðaeigenda 2,0 milljónir króna árið 2012 fyrir myndbandsupptökur það ár.

#### Prentun ársskýrslu um framkvæmd umferðaröryggisáætlunar 2011.

Vegagerðin greiddi fyrir prentun ársskýrslu um framkvæmd umferðaröryggisáætlunar 2011. Kostnaður var kr. 243.094,-.

ÁÆTLUN	13.500.000,-
RAUN	9.584.649,-

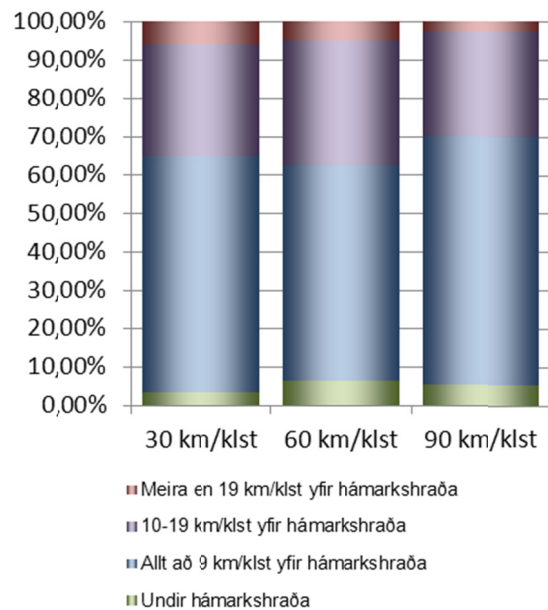
## 6. Aðgerðir og verkefni á árinu 2012: Stefnumótun, rannsóknir og löggjöf

### 6.1. Könnun á aksturshegðun almennings

Í nóvember og desember 2012 framkvæmdi Capacent könnun á aksturshegðun og viðhorfi til umferðar meðal almennings fyrir Umferðarstofu, Vegagerðina og Ríkislögreglustjóra. Sambærileg könnun hefur verið framkvæmd frá árinu 2005 og gefur könnunin mjög góða mynd af núverandi ástandi ásamt þróun á hegðun og viðhorfi fólks til umferðar. Úrtakið var 1500 manns, 18 ára og eldri og var svarhlutfallið 64,1%. Fjórða árið í röð var könnunin aðeins framkvæmd á netinu.

Flestar spurningarnar eru þær sömu ár eftir ár og því er hægt að fylgjast með þróun á hegðun og viðhorfi almennings. Að vísu var skipt úr símaspurningum yfir í netspurningar fyrir fjórum árum og virðist sú breyting hafa einhver áhrif. Sérfræðingar telja þó að líklegra sé að spurningum sé heiðarlegar svarað á netinu og að fólk sé líklegra til þess að segja ósatt í könnunum til þess að fegra sjálft sig þegar átt er í samskiptum við aðra manneskju (í gegnum síma).

Aðeins segjast um 5% Íslendinga halda sig undir hámarkshraða. Um 60% til viðbótar segjast aka innan við 10 km/klst yfir hámarkshraða. Þróunin á ökuhraða er misjöfn eftir því hvaða hámarkshraða er litið til. Í 30 km hverfum virðast færri aka á löglegum hraða árið 2012 en síðustu ár. Á 60 km/klst vegum virðist þróunin vera í hina áttina. Á þeim vegum segjast fleiri aka hægar en 60 km/klst árið 2012 heldur en síðustu ár. Á 90 km/klst vegum virðist ökuhraðinn heldur vera að aukast.



Mynd 9: Sagður almennur ökuhraði m.v. hámarkshraða árið 2012

Tafla 9: Sagður almennur ökuhraði m.v. hámarkshraða

Hámarkshraði	Ökuhraði	2007	2008	2009	2010	2011	2012
30 km/klst	<30 km/klst	1,0%	3,6%	3,8%	4,1%	4,2%	3,3%
	30-39 km/klst	63,6%	62,4%	61,5%	62,1%	59,9%	61,3%
	40-49 km/klst	28,5%	27,8%	30,1%	29,1%	30,3%	29,3%
	>49 km/klst	6,9%	6,2%	4,6%	4,8%	5,6%	6,0%
60 km/klst	<60 km/klst	3,7%	6,1%	4,2%	4,8%	5,5%	6,1%
	60-69 km/klst	59,3%	57,9%	59,7%	58,3%	60,2%	56,3%
	70-79 km/klst	32,2%	29,3%	29,8%	32,0%	27,8%	32,4%
	>79 km/klst	4,8%	6,7%	6,3%	5,0%	6,5%	5,1%
90 km/klst	<90 km/klst	6,3%	6,2%	4,6%	5,5%	5,1%	5,1%
	90-99 km/klst	61,7%	60,9%	64,9%	68,3%	67,3%	64,8%
	100-109 km/klst	27,8%	29,3%	27,4%	23,6%	24,8%	27,4%
	>109 km/klst	4,3%	3,6%	3,1%	2,6%	2,8%	2,7%

83% ökumanna telja hegðun annarra vegfarenda valda sér truflun eða álagi við akstur. Er þá helst talað um skort á notkun stefnuljósa en einnig er áberandi almennt tillitsleysi sem og of hægur akstur. Hegðun hjólreiðamanna truflaði 9,7% aðspurðra árið 2010, 17,6% aðspurðra árið 2011 og árið 2012 svara 22,8% því til að hjólreiðamenn væru að valda þeim álagi eða truflun í umferðinni. Er þessi aukning mun meiri en í öðrum svarmöguleikum.

Ökumenn innanbæjar hafa síðustu ár sagst í 75-77% tilfella aldrei aka án öryggisbeltis og hefur þessi tala lítið breyst síðustu ár. Hins vegar lítur dæmið öðruvísi út þegar lítið er til beltanotkunar utanbæjar. Árið 2011 sögðust 91,1% aldrei aka utanbæjar án beltis en árið 2012 var þessi tala komin upp í 93,3% og virðist því beltanotkun í dreifbýli aukast lítillega á milli ára. Þess ber þó að geta að árið 2011 var sérlega slæmt í þessu tilliti m.v. árin á undan. Um 85% segjast aldrei vera farþegar í framsæti án beltis. Um 70% aðspurðra segjast hins vegar alltaf spenna beltin í aftursæti sem er aðeins minna en næstu tvö ár á undan en talsvert meira en árin þar á undan.



Rúmlega 67% Íslendinga segjast aldrei aka eftir að hafa fengið sér einn áfengan drykk. Það þýðir að um þriðjungur Íslendinga á það til (sjaldan, stundum eða oft) að aka eftir að neyta áfengis. Aldrei áður (frá því mælingar hófust) hafa jafnmargir sagst eiga það til að aka eftir einn drykk. Hefur þetta hlutfall verið frá 21% upp í rúm 30% árið 2011 og virðist þessi þróun vera nokkuð stöðug í ranga átt.

Þetta árið var spurt um notkun reiðhjóla. 59% sögðust nota reiðhjól að einhverju leyti yfir sumartímenn og 31,2% sögðust nota hjólið einu sinni í viku eða oftar yfir sumarið. 21,1% sögðust nota hjólið að einhverju leyti yfir vetrartímenn og 5,2% sögðust nota hjólið einu sinni eða oftar yfir veturinn.

ÁÆTLUN	2.500.000,-
RAUN	2.091.684,-

## 6.2. Önnur verkefni

### Bæklingur um öryggi barna í bíl

Settir voru fjármunir í að gera nýjan bækling um öryggi barna í bíl. Gerður var bæklingur á íslensku með svipuðum hætti og áður hafði verið gert. Hann var uppfærður m.v. nýjar reglugerðir og einnig fékk hann nýtt útlit. Auk þess íslenska var gerður bæklingur á sex erlendum tungumálum um sama efni. Nálgunin var þó önnur. Í íslenska bæklingnum er mest verið að leiðbeina fólki um hvernig stóll hentar hvaða barni en í þeim erlenda er meira verið að tíunda það að á Íslandi séu lög sem segi að skylda sé að vera með barn í tilheyrandi verndarbúnaði í umferðinni. Við athugun á öryggi barna í bíl síðustu ár hefur verið áberandi hversu margir foreldrar af erlendum uppruna höfðu börnin sín án sérstaks verndarbúnaðar í bílum sínum. Því er áherslan gagnvart þessum þjóðfélagshópi frekar sú að upplýsa fólk um þær reglur sem gilda á Íslandi hvað þetta varðar.

ÁÆTLUN	1.500.000,-
RAUN	1.340.791,-

## 7. Verkefni án sérstakrar fjárveitingar

### 7.1. Alþjóðlegt samstarf

Samgöngustofa, Vegagerðin og embætti ríkislögreglustjóra eiga hver um sig í umfangsmiklu samstarfi við sínar systurstofnanir og þá sérstaklega á Norðurlöndum.

Vegagerðin og Samgöngustofa taka virkan þátt í þeirri undirnefnd NVF sem fjallar um umferðaröryggi en NVF er norrænn samstarfsvettvangur á sviði vegamála. Árið 2012 sóttu fulltrúar Vegagerðarinnar tvo fundi/ráðstefnur í tengslum við þetta samstarf. Annars vegar var um að ræða Via Nordica, ráðstefnu NVF sem haldin er á fjögurra ára fresti. Ráðstefnan var í fyrsta sinn haldin á Íslandi árið 2012 og var umferðaröryggi eitt af meginumfjöllunarefnum. Fulltrúar Vegagerðarinnar sóttu einnig ársfund í umferðaröryggisnefnd NVF en fundurinn var haldinn í Svíþjóð. Á fundinum var grunnur lagður að starfi nefndarinnar tímabilið 2012-2016 en á því tímabili verður m.a. fjallað um umferðaröryggisáætlanir á Norðurlöndum, óvarða vegfarendur og vegi sem skýra sig sjálfir (e. self explaining roads).

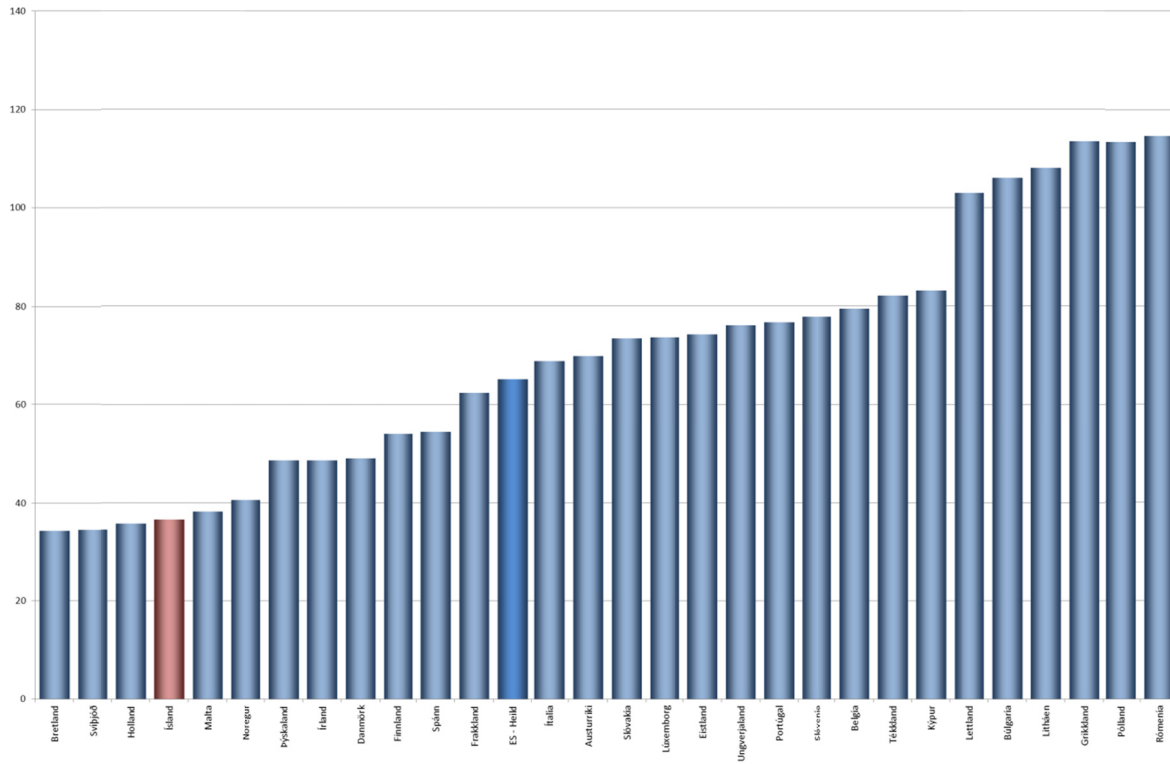
Vegagerðin tekur einnig virkan þátt í starfi vinnuhóps um umferðaröryggi sem starfar á vegum CEDR, en CEDR stendur fyrir Samtök vegamálastjóra í Evrópu. Árið 2012 sótti fulltrúi Vegagerðarinnar tvo fundi í nefndinni en á vettvangi hennar er m.a. fjallað um innleiðingu aðildarríkjanna á tilskipun Evrópusambandsins, nr. 2008/96/EB, um umferðaröryggisstjórnun vegakerfa.

Árið 2012 átti Umferðarstofa fulltrúa í sérfræðingahóp á vegum Evrópusambandsins sem kennir sig við CARE. CARE er samevrópskur umferðarslysagagnagrunnur og kom hópurinn upphaflega saman til þess að þróa þann gagnagrunn í sameiningu. Formlegri þróun á gagnagrunninum er nú lokið en að sjálfsögðu munu gögn verða send í grunninn áfram. Hópurinn hefur síðustu ár unnið að nýju verkefni sem kallast DaCoTA (Data Collection, Transfer and Analysis). Því verkefni lauk formlega síðla árs 2012.

DaCoTA snérist í grunninn um að samræma umferðaröryggisstarf í Evrópu eins mikið og hægt er og leggja þá áherslu á það sem reynst hefur best. Einnig var um að ræða framhald af nýtingu slysagagnanna úr CARE verkefninu. Miklar og góðar upplýsingar um verkefnið er að finna hér: <http://www.dacota-project.eu/>. CARE hópurinn mun áfram starfa að viðhaldi CARE gagnagrunnsins og er líklegt að nýtt verkefni komi inn á borð hópsins innan skamms.

## Fjöldi látinna á hverja milljón íbúa

Meðaltal árána 2008-2012



**Mynd 10: Fjöldi látinna í umferðinni á hverja milljón íbúa í Evrópu 2008-2012. Fengið úr CARE gagnagrunninum**





RÍKISLÖGREGLUSTJÓRINN

Stjórnsýslusvið Ríkislögreglustjóra

# Viðauki I. Eftirlit með hraðakstri

Eftirlit framkvæmt í maí til september 2012



## Efnisyfirlit

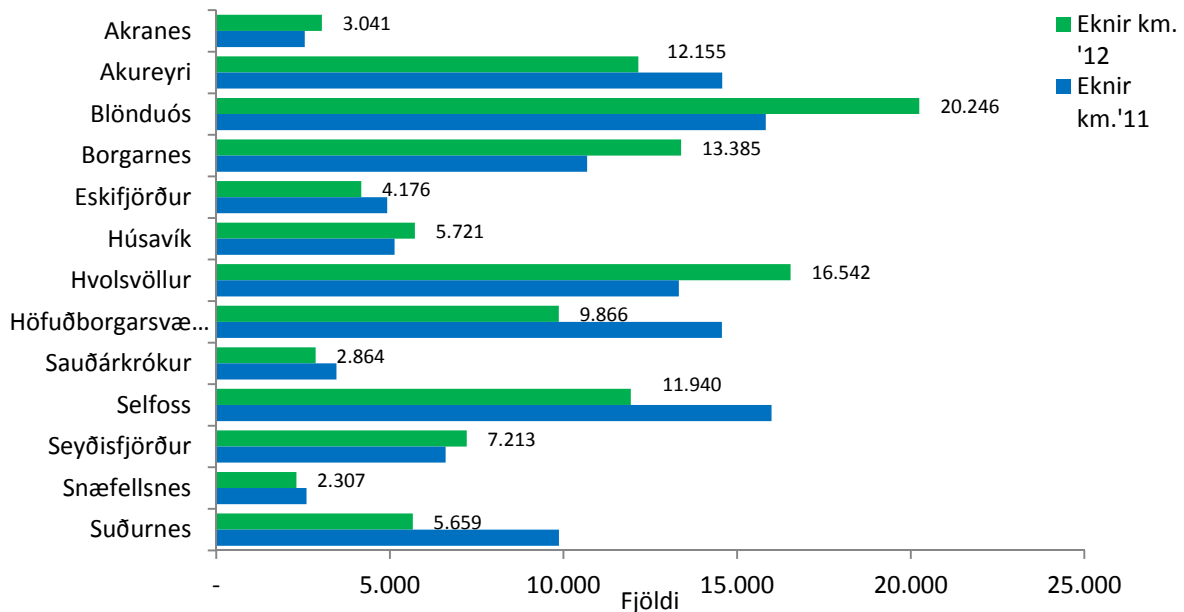
<b>NIÐURSTÖÐUR ÚR HRAÐAEFTIRLITI - SAMANTEKT.....</b>	<b>27</b>
EKNIR KÍLÓMETRAR OG VINNUSTUNDIR .....	27
KOSTNAÐUR .....	29
FJÖLDI BROTA OG MEÐALHRAÐI .....	30
<b>NIÐURSTÖÐUR ÚR HRAÐAEFTIRLITI GREINT EFTIR EMBÆTTUM .....</b>	<b>33</b>
AKRANES .....	33
AKUREYRI.....	34
BLÖNDUÓS.....	35
BORGARNES .....	36
ESKIFJÖRÐUR .....	37
HÚSAVÍK.....	38
HVOLSVÖLLUR.....	39
HÖFUÐBORGARSVÆÐIÐ .....	40
SAUÐÁRKRÓKUR .....	41
SELFOSS.....	42
SEYÐISFJÖRÐUR.....	43
SNÆFELLSNES.....	44
SUÐURNES .....	45

## Niðurstöður úr hraðaeftirliti - samantekt

Sumarið 2012 var framkvæmt sérstakt hraðaeftirlit sem lögregluembætti landsins tóku þátt í en alls voru 13 embætti sem framkvæmdu eftirlitið. Á þessu tímabili voru vinnustundir vegna eftirlitsins 3.972 klukkustundir og eknir voru 115.116 km. Fjöldi hraðakstursbrota var 1.831 en heildarfjöldi brota var 2.323 en þar falla undir m.a. hraðakstursbrot, ökuskipteini var ekki meðferðis, viðkomandi hafði ekki ökuréttindi, ljósanotkun var ábótavant, bílbelti var ekki notað, viðkomandi ökumaður var ölvaður undir stýri, vítaverður akstur og réttindaleysi.

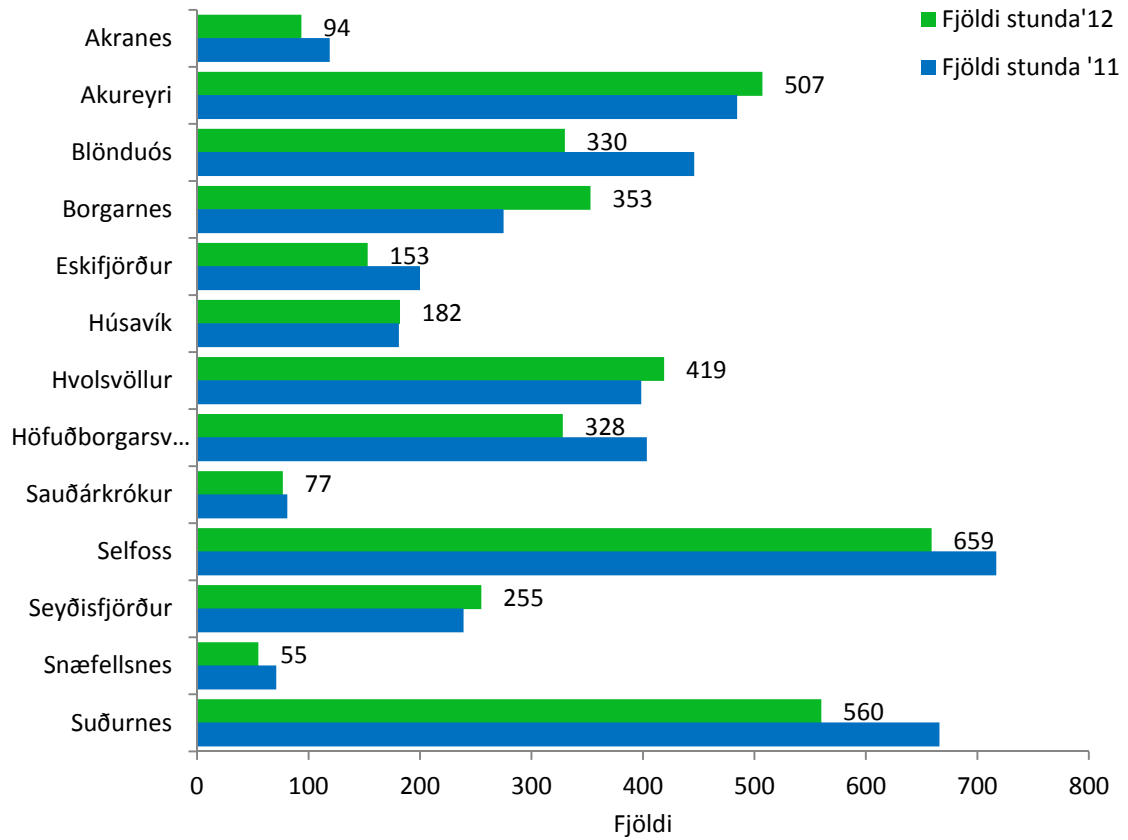
### Eknir kílómetrar og vinnustundir

Lögreglan á Blönduósi ók mest á meðan á eftirlitinu stóð eða 20.246 km. Þar á eftir var lögreglan á Hvolsvelli með 16.542 km akstur og lögreglan í Borgarnesi ók 13.385 km. Minnstur var aksturinn hjá embætti Snæfellsness eða 2.307 km (mynd 1). Á árinu 2012 voru eknir 115.116 km en á árinu 2011 120.095 km, þetta jafngildir 4,2% minnkun í akstri milli ára.



Mynd 1. Fjöldi ekinna kílómetra vegna hraðaeftirlits árin 2011 og 2012.

Í heildina var eftirlitinu sinnt í 3.972 klukkustundir. Lögreglan á Selfossi eyddi flestum vinnustundum í eftirlitið eða 659 en þar á eftir var það lögreglan á Suðurnesjum með 560 vinnustundir. Lögreglan á Snæfellsnesi eyddi minnstum tíma í eftirlitið eða 55 vinnustundum og lögreglan á Sauðárkróki 77 (mynd 2). Heildarfjöldi vinnustunda minnkaði um 7,2% frá árinu 2011 til ársins 2012.



Mynd 2. Fjöldi vinnustunda lögreglu vegna hraðæftirlits árin 2011 og 2012.

## Kostnaður

Upplýsingar um kostnað hraðæftirlitsins árið 2012 koma fram í töflu 1. Heildarkostnaður nam 32.927.687 kr. en kostnaður vegna aksturs og vinnu var misjafn eftir embættum. Hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu var hlutfall aksturs af heildarkostnaði hæstur eða tæp 55% og um 52% á Blönduósi. Mestur kostnaður vegna vinnu var hjá lögreglunni á Selfossi eða tæp 76%.

**Tafla. 1. Sundurliðun á kostnaði vegna hraðæftirlits, greint eftir embættum.**

	<b>Eknir km</b>	<b>Kostnaður v/aksturs</b>	<b>Vinnustundir</b>	<b>Kostnaður v/vinnu</b>	<b>Reikningur samtals</b>
Akranes	3.041	273.714	94	476.286	750.000
Akureyri	12.155	1.117.053	507	2.579.668	3.696.721
Blönduós	20.246	1.822.152	330	1.677.848	3.500.000
Borgarnes	13.385	1.204.650	353	1.795.358	3.000.008
Eskifjörður	4.176	375.830	153	778.158	1.153.988
Húsavík	5.721	675.078	182	925.652	1.600.730
Hvolsvöllur	16.542	1.635.840	419	2.131.034	3.766.874
Höfuðb.svæðið	9.866	2.019.811	328	1.668.987	3.688.798
Sauðárkrókur	2.864	323.190	77	391.622	714.812
Selfoss	11.940	1.074.574	659	3.352.946	4.427.520
Seyðisfjörður	7.213	705.552	255	1.294.388	1.999.940
Snæfellsnes	2.307	253.700	55	279.730	533.430
Suðurnes	5.659	1.246.706	560	2.848.160	4.094.866
<b>Samtals</b>	<b>115.116</b>	<b>12.727.850</b>	<b>3.972</b>	<b>20.199.837</b>	<b>32.927.687</b>

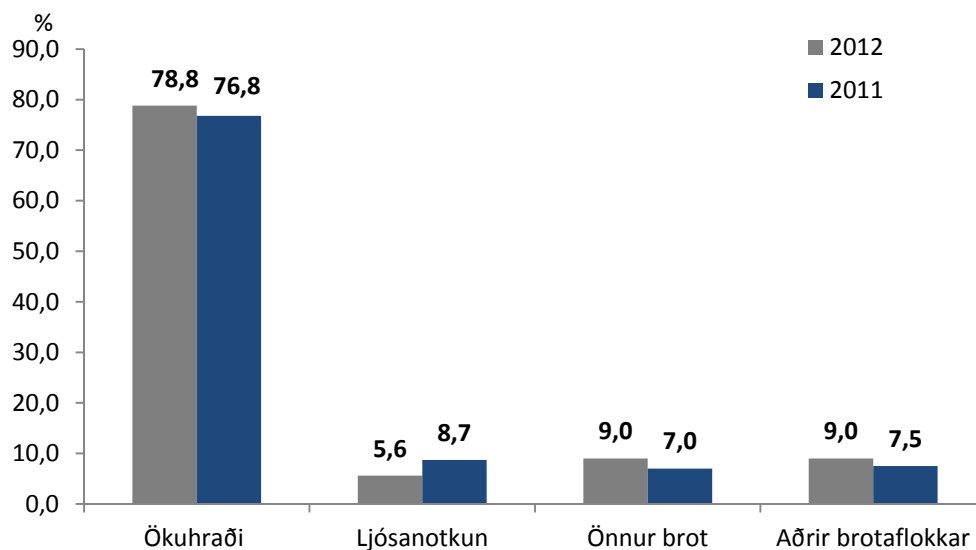
## Fjöldi brota og meðalhraði

Í töflu 2 má sjá hlutfall hvers embættis af heildarfjölda brota í nokkrum brotaflokkum. Þar má sjá að hlutfallslega voru flest hraðakstursbrot skráð hjá lögreglunni á Hvolsvelli (17,4%) en næstflest hjá lögreglunni á Blönduósi (16,3%). Af þeim tilvikum þar sem ökuskírteini var ekki meðferðis voru flest skráð hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu (40,9%) og flest tilvik um ábótavana ljósanotkun voru skráð hjá lögreglunni á Akureyri (35,7%). Flest tilvik um ölvunarakstur voru skráð hjá embætti Selfoss (42,1%). Notkun bílbelta var helst ábótavant í umdæmi lögreglunnar á Suðurnesjum (40,6%) og brot sem falla undir flokkinn „önnur brot“ (29,3%) en þar undir falla m.a. brot er varða réttindaleysi, vanrækslu á skoðun og svo framvegis.

**Tafla. 2. Hlutfallsleg dreifing brota milli embætta í nokkrum brotaflokkum.**

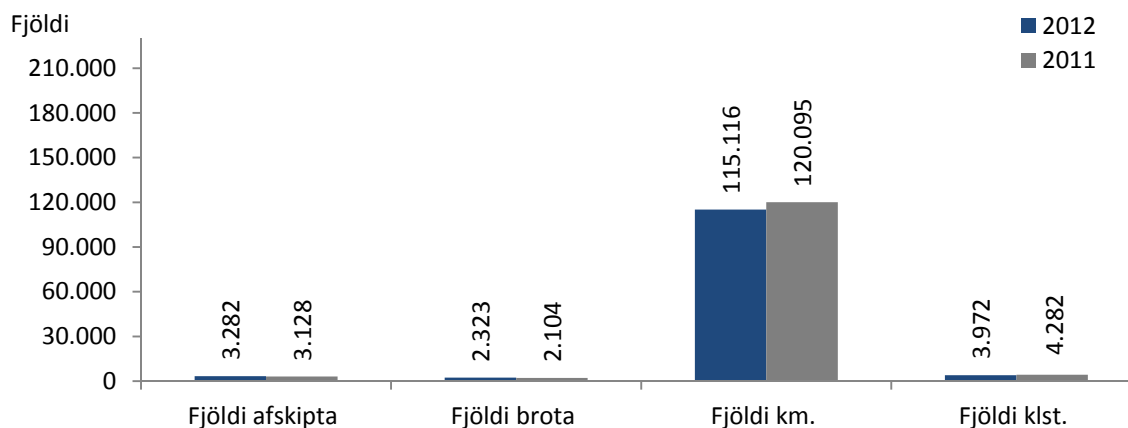
	Ökuhraði	Bílbelti ekki notuð	Ljósanotkun	Ölvun við akstur	Önnur brot	Ökuskírteini vantar
Akranes	1,3	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0
Akureyri	12,7	0,0	35,7	10,5	22,1	20,5
Blönduós	16,3	3,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Borgarnes	7,8	0,0	3,9	21,1	8,2	15,9
Eskifjörður	4,8	15,6	3,9	0,0	5,8	0,0
Húsavík	2,0	6,3	26,4	0,0	4,3	2,3
Hvolsvöllur	17,4	9,4	2,3	5,3	3,8	11,4
Höfuðb.svæðið	10,9	15,6	27,1	10,5	19,7	40,9
Sauðárkrókur	4,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Selfoss	9,6	6,3	0,0	42,1	5,8	0,0
Seyðisfjörður	6,6	3,1	0,8	10,5	0,0	6,8
Snæfellsnes	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Suðurnes	4,2	40,6	0,0	0,0	29,3	2,3
<b>Samtals %</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Í hraðaeftirlitinu árið 2012 voru hraðakstursbrot tæp 79% allra brota. Brot vegna ljósanotkunar voru tæp 6% og brot sem falla undir önnur brot voru 9%. Samanlagt var hlutfall annara tegunda brotaflokkanna tæp 7%. Á mynd 3 má sjá að hraðakstursbrotum fjölgaði lítillega frá 2011 til 2012. Á árinu 2011 var hlutfall hraðakstursbrota tæp 77% en 79% árið 2012. Hlutfall ljósanotkunar var minna en árið á undan en önnur brot og brot sem féllu undir „aðrir brotaflokkar“ voru hlutfallslega fleiri árið 2012 (mynd 3).



**Mynd 3. Hlutfallsleg skipting brota af heildarfjölda árin 2011 og 2012.**

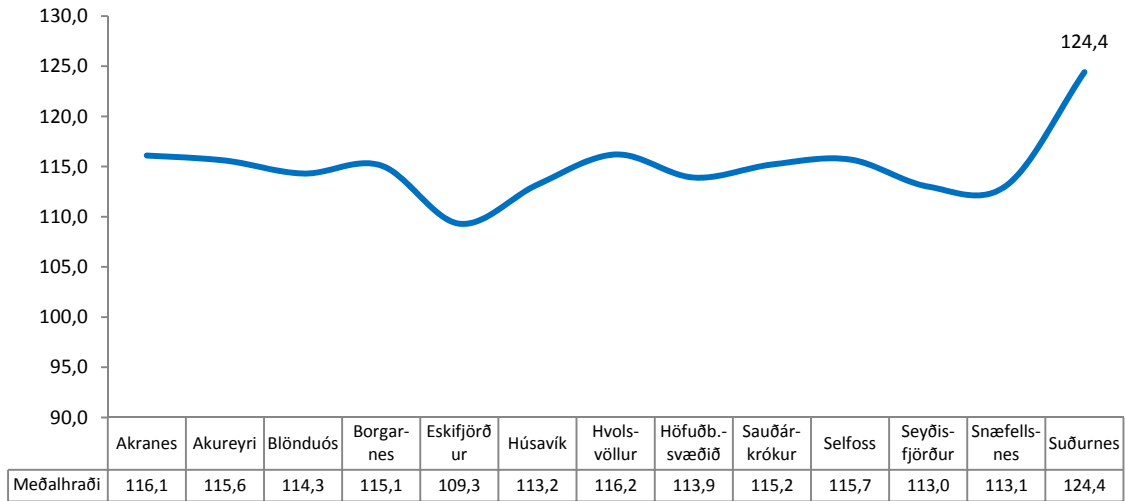
Þegar horft er til samanburðar milli áráanna 2012 og 2011 má sjá að fjöldi afskipta hefur fjölgað lítillega, árið 2012 var fjöldi þeirra 3.282 en árið á undan 3.128. Þá skráði lögreglan fleiri brot á árinu 2012 og fjöldi vinnustunda minnkaði. Akstur var minni árið 2012 borið saman við árið á undan (mynd 4).



**Mynd 4. Fjöldi afskipta, brota, ekinna kílómetra og vinnustunda í hraðæfirliti árin 2011 og 2012.**

Meðalhraði ökumanna sem voru stöðvaðir í eftirlitinu 2012 var allt frá 109,3 km/klst. hjá lögreglunni á Eskifirði upp í 124,4 km/klst. hjá lögreglunni á Suðurnesjum. Er þá reiknaður út meðalhraði miðað við niðurstöðu hraðamælingar þá mánuði sem viðkomandi embætti sinnti eftirlitinu. Hér er miðað við hraðamælingar þar sem að hámarkshraði var 90 km/klst.

Meðalhraði



**Mynd 5.** Meðalhraði í hraðaeftirliti árið 2012, greindur eftir embættum.





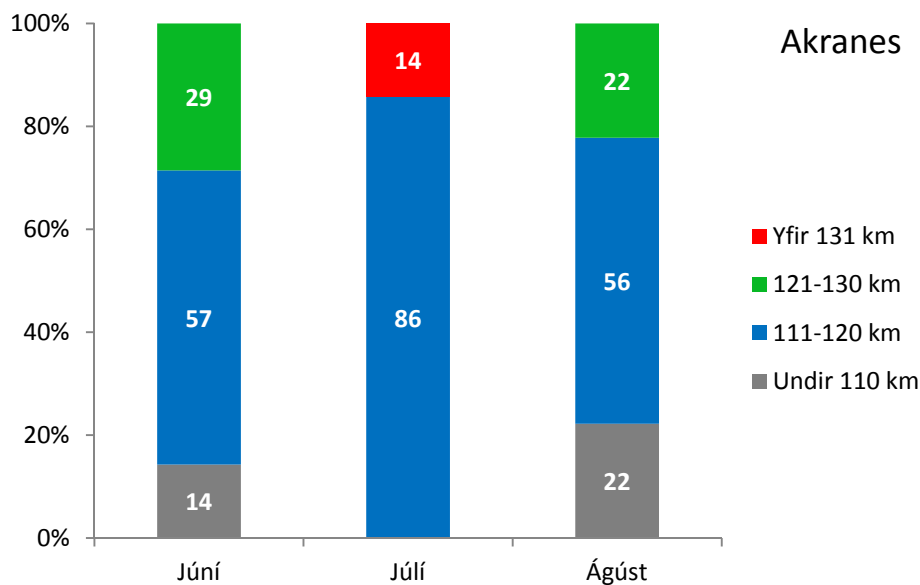
## Niðurstöður úr hraðaefirliti greint eftir embættum

Hér að neðan eru birtar niðurstöður úr hraðaefirliti sem lögreglan sinnti sumarið 2012. Fjallað er sérstaklega um hvert embætti sem tók þátt og gerð skil á þeim hraða þar sem ökumenn voru teknir á þar sem hámarkshraði var 90 km/klst. Sá ökumaður sem var stöðvaður á mestum hraða var á ferð í gegnum umdæmi lögreglunnar á Suðurnesjum og var sá mældur á 173 km hraða.

### Akranes

Alls varði lögreglan á Akranesi 94 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 15 lögreglumenn. Skráð voru 24 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 27. Eknir voru 3.041 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 750.000 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 273.714 kr. eða um 36,5% af heildarkostnaði.

Flestir sem lögreglan á Akranesi stöðvaði voru á bilinu 111-120 km hraða. Í júlí voru þeir 86% allra stöðvaðra og um helmingur í júní og ágúst. Einn var tekinn á yfir 131 km/klst. hraða eða í júlí á 132 km hraða.

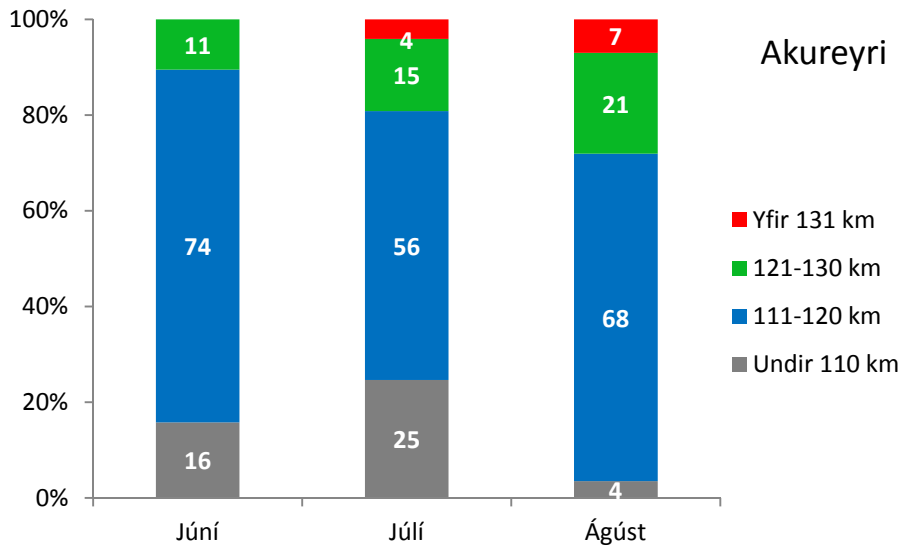


Mynd 6. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

## Akureyri

Alls varði lögreglan 507 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 373 lögreglumenn. Skráð voru 232 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 349. Eknir voru 12.155 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 3.696.721 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 1.117.053 kr. eða tæp 30,2% af heildarkostnaði.

Flestir ökumenn voru milli 111-120 km hraða eða 74% í júní, 56% í júlí og 68% í ágúst. Hlutfall þeirra sem voru yfir 131 km hraða var mest í ágúst, 7% og í júlí 4%. Sá ökumaður sem var tekinn á mestum hraða af lögreglunni á Akureyri var tekinn á 151 km hraða í júlí.

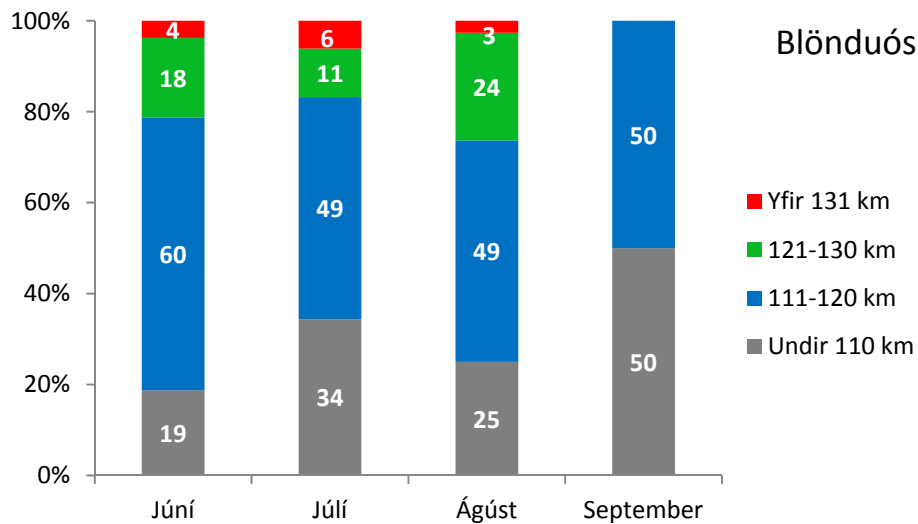


**Mynd 7. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarks hraði var 90 km/klst.**

## Blönduós

Alls varði lögreglan 330 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 110 lögreglumenn. Skráð voru 298 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 303. Eknir voru 20.246 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 3.500.000 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 1.822.152 kr. eða 52,1% af heildarkostnaði.

Í ágúst mánuði var hlutfall ökumanna sem stöðvaðir voru á yfir 131 km hraða 3%, 6% í júlí og í júní 4% (mynd 8). Í júní var 60% ökumanna stöðvaður á 111-120 km hraða en í júlí, ágúst og september hafði þetta hlutfall lækkað. Sá sem hraðast ók mældist á 155 km hraða í ágúst.

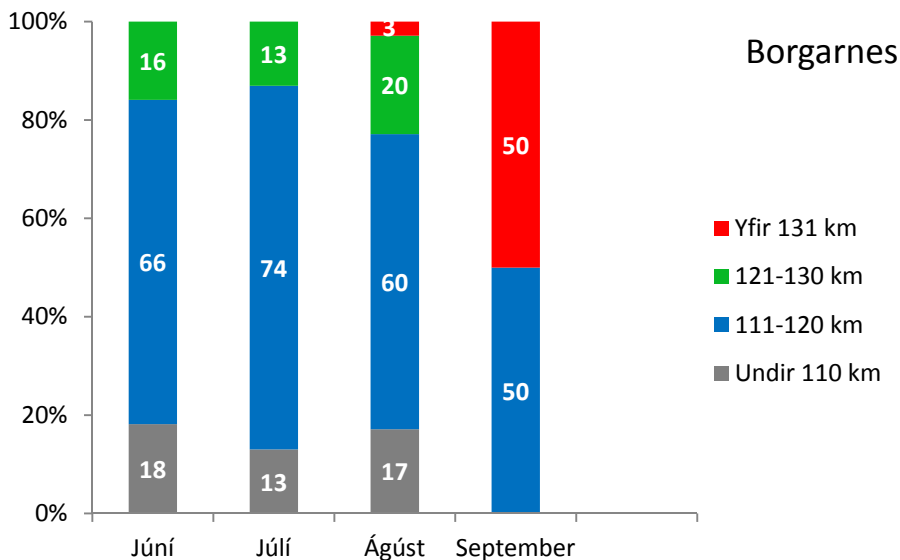


Mynd 8. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

## Borgarnes

Alls varði lögreglan 353 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 110 lögreglumenn. Skráð voru 143 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 187. Eknir voru 13.385 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 3.000.008 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 1.204.650 kr. eða um 40,2% af heildarkostnaði.

Í júlí voru 74% þeirra sem voru stöðvaðir á bilinu 111-120 km hraða og 20% voru stöðvaðir á bilinu 121-130 km hraða í ágúst. 3% ökumanna voru stöðvaður á meira en 131 km hraða í ágúst og einn (50%) í september, var hann stöðvaður á 139 km hraða sem var mest mældi hraðinn á tímabilinu.

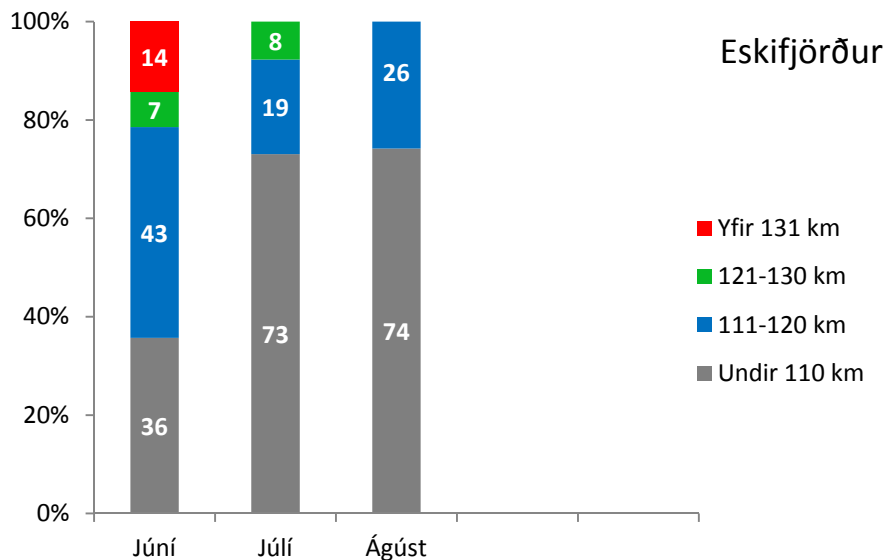


**Mynd 9. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.**

## Eskifjörður

Alls varði lögreglan 153 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 25 lögreglumenn. Skráð voru 88 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 110. Eknir voru 4.176 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 1.153.988 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 375.830 kr eða um 32,6 % af heildarkostnaði.

Í júní voru 14% ökumanna á meiri en 131 km/klst. Um 70% ökumanna voru undir 110 km hraða í júlí og ágúst og nokkrir ökumenn voru stöðvaðir á 121-130 km hraða, 7% í júní og 8% í júlí (mynd 10). Sá hraðasti sem var stöðvaður var á 138 km hraða og var hann stöðvaður í júní.

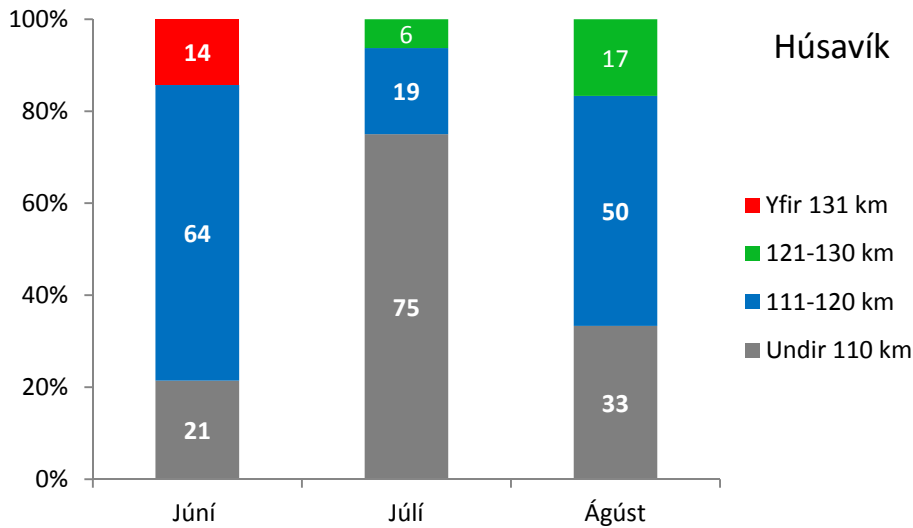


**Mynd 10. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.**

## Húsavík

Alls varði lögreglan 182 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 34 lögreglumenn. Skráð voru 37 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 83. Eknir voru 5.721 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 1.600.730 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 675.078 kr eða um 42,2 % af heildarkostnaði.

Í júní voru 14% ökumanna á meiri en 131 km/klst. Enginn mældist á svo miklum hraða í júlí og ágúst. 75% voru á 90-110 km hraða í júlí og 6% ökumanna voru stöðvaðir á 121-130 km hraða. Um helmingur ökumanna var stöðvaður á 111-120 km hraða í ágúst og 17% á 121-130 km hraða (mynd 10). Sá hraðasti sem var stöðvaður var á 150 km hraða og var hann stöðvaður í júní.

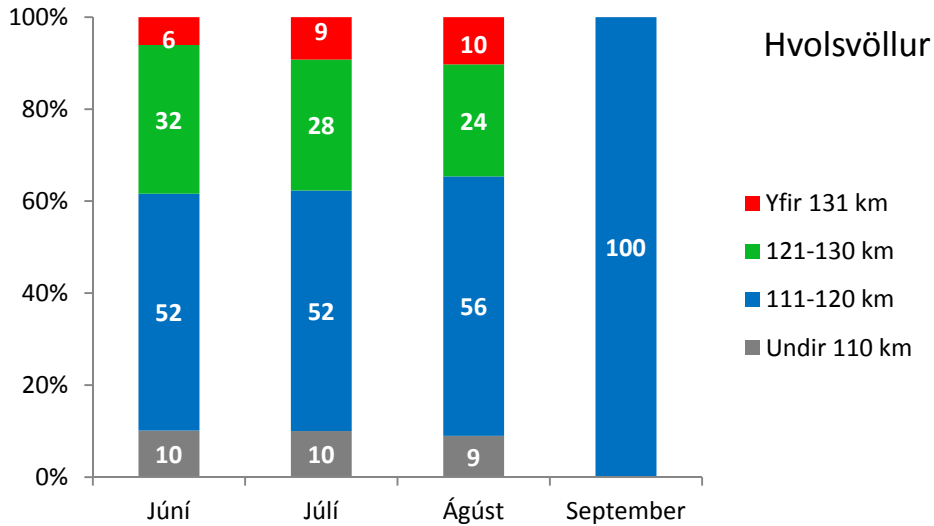


**Mynd 10. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.**

## Hvolsvöllur

Alls varði lögreglan 419 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 107 lögreglumenn. Skráð voru 319 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 344. Eknir voru 16.542 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 3.766.874 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 1.635.840 kr. eða 43,4% af heildarkostnaði.

Hlutfall ökumanna sem voru stöðvaðir á 131 km hraða og yfir jókst frá júní til ágúst. Þannig var hlutfallið 6% í júní en 10% í ágúst. Hlutfall þeirra sem óku á 111-120 km hraða voru um 50% stöðvaðra ökumanna í júní til ágúst en aðeins einn var stöðvaður í september. Sá ökumaður sem mældist á mestum hraða í umdæmi lögreglunnar á Hvolsvelli var stöðvaður í ágúst og var sá mældur á 150 km hraða.

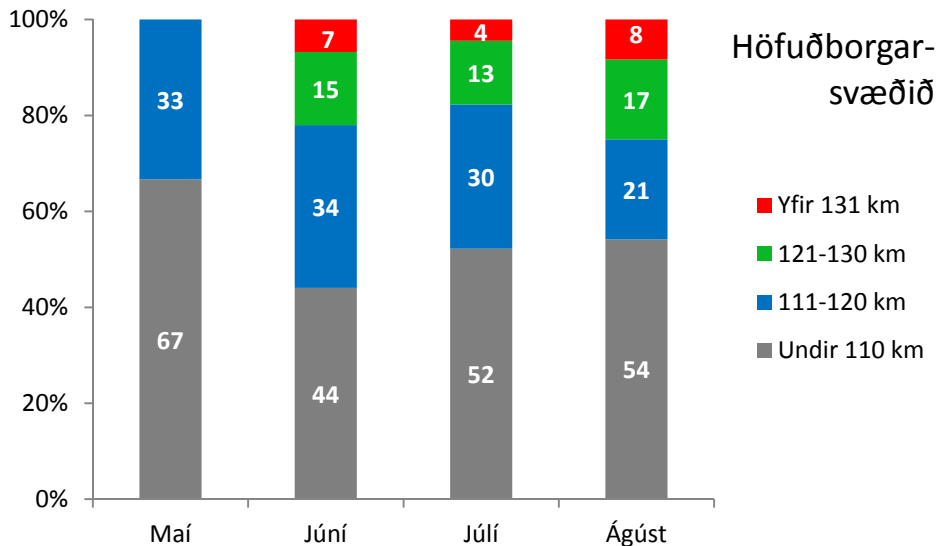


**Mynd 11. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.**

### Höfuðborgarsvæðið

Alls varði lögreglan 328 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 129 lögreglumenn. Skráð voru 199 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 315. Eknir voru 9.866 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 3.688.798 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 2.019.811 kr. eða 54,8% af heildarkostnaði.

Flestir ökumenn sem lögreglan á höfuðborgarsvæðinu stöðvaði voru undir 110 km hraða. Þeir sem voru á meiri en 131 km hraða voru flestir stöðvaðir í ágúst eða 8% (mynd 12). Sá sem var stöðvaður á mestum hraða hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu var á 145 km hraða og var hann stöðvaður í júní.



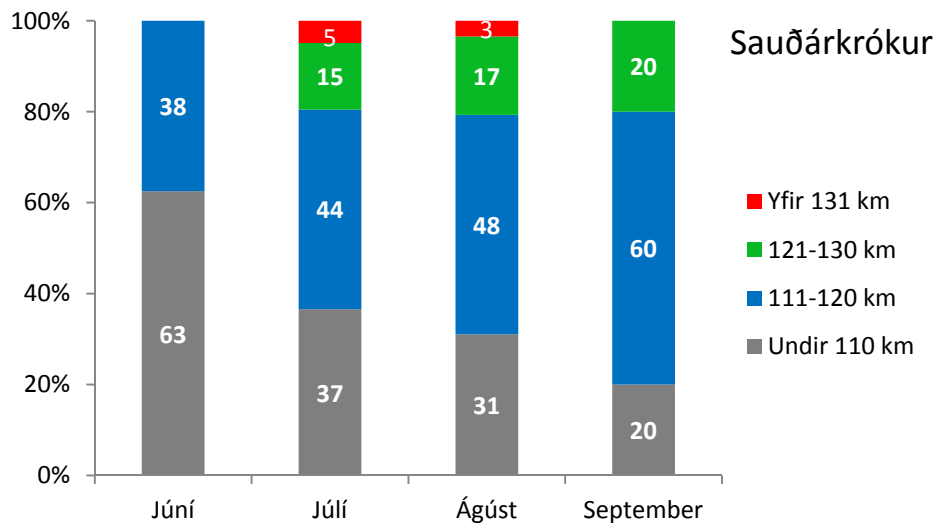
Mynd 12. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.



### Sauðárkrókur

Alls varði lögreglan 77 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 20 lögreglumenn. Skráð voru 83 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var sá sami. Eknir voru 2.864 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 714.812 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 323.190 kr. eða um 45,2% af heildarkostnaði.

Flestir voru stöðvaðir á 111-120 km hraða á meðan á eftirlitinu stóð nema í júní. Hlutfall þeirra sem voru stöðvaðir á 121-130 km hraða var mest í september eða 20%. Hlutfall þeirra sem óku á 131 km hraða og yfir var 5% í júlí og 3% í ágúst (mynd 14). Sá sem mældist á mestum hraða var stöðvaður á 153 km hraða í júlí þar sem 90 km var hámarkshraði.

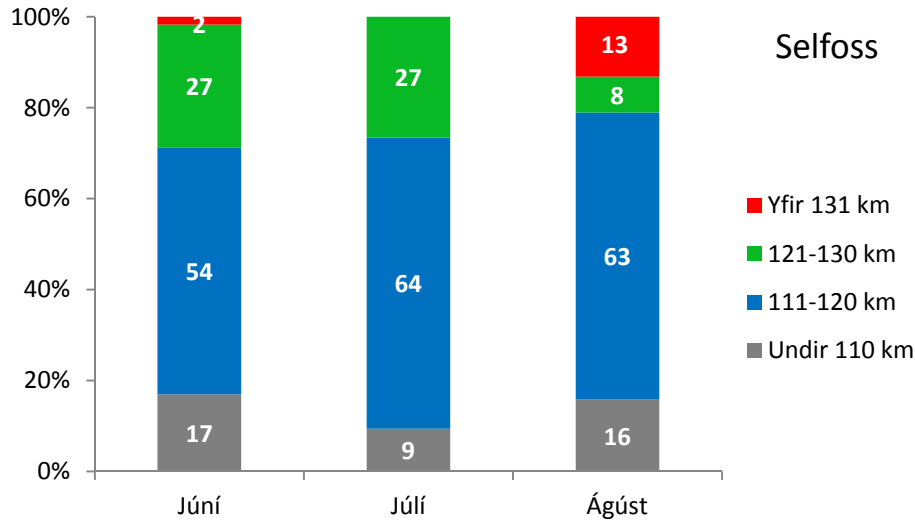


Mynd 14. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

## Selfoss

Alls varði lögreglan 659 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 79 lögreglumenn. Skráð voru 175 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 197. Eknir voru 11.940 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 4.427.520 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 1.074.574 kr. eða 24,3% af heildarkostnaði.

Flestir sem lögreglan á Selfossi stöðvaði voru á bilinu 111-120 km hraða, flestir í júlí eða 64%. Tæplega þriðjungur ökumanna var stöðvaður á 121-130 km hraða í júní og júlí. 13% ökumanna voru stöðvaðir á yfir 131 km hraða í ágúst og 2% í júní. Sá sem mældist á mestum hraða í umdæmi lögreglunnar á Selfossi var stöðvaður á 141 km hraða í ágúst.

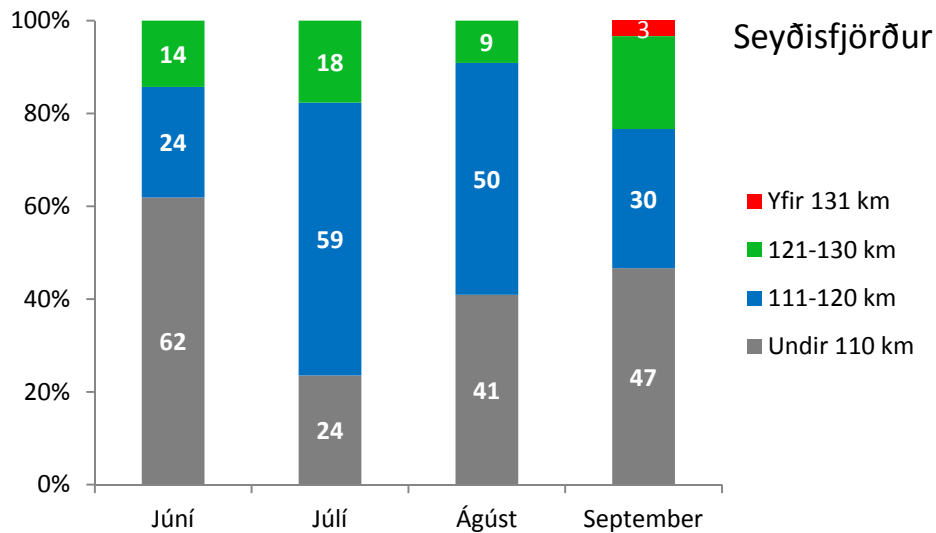


**Mynd 15. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.**

### Seyðisfjörður

Alls varði lögreglan 255 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 56 lögreglumenn. Skráð voru 120 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 128. Eknir voru 7.213 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 1.999.940 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 705.552 kr. eða 35,3% af heildarkostnaði.

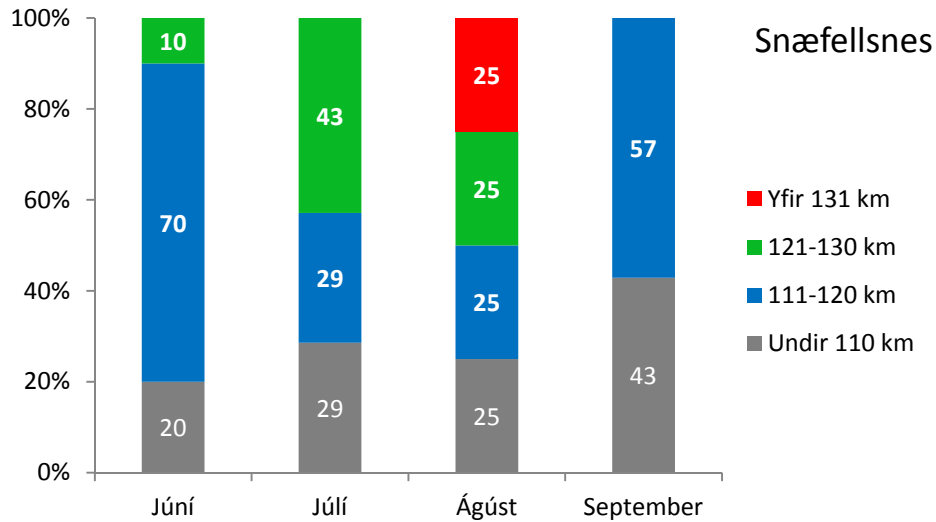
Hlutfall ökumanna sem voru stöðvaðir á 90-110 km hraða var 62% í júní en fór niður í 47% í ágúst. Hlutfall þeirra sem óku á 111-120 km hraða var mest í júlí eða 59%. Ökumenn sem óku á 131 km hraða og yfir voru 3%, sá ökumaður sem var á mestum hraða var stöðvaður á 135 km hraða í september.



**Mynd 16. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarks hraði var 90 km/klst.**

### Snæfellsnes

Alls varði lögreglan 55 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 13 lögreglumenn. Skráð voru 36 hraðakstursbrot og var heildarfjöldi brota 37. Eknir voru 2.307 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 533.430 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 253.700 kr. eða 47,6% af heildarkostnaði. Flestir sem lögreglan stöðvaði í júní voru á bilinu 111-120 km/klst. eða 70%. 43% ökumanna voru stöðvaðir á 121-130 km hraða í júlí og fjórðungur ökumanna í ágúst voru á og yfir 131 km hraða. Sá ökumaður sem var á mestum hraða var stöðvaður á 132 km hraða (mynd 17).

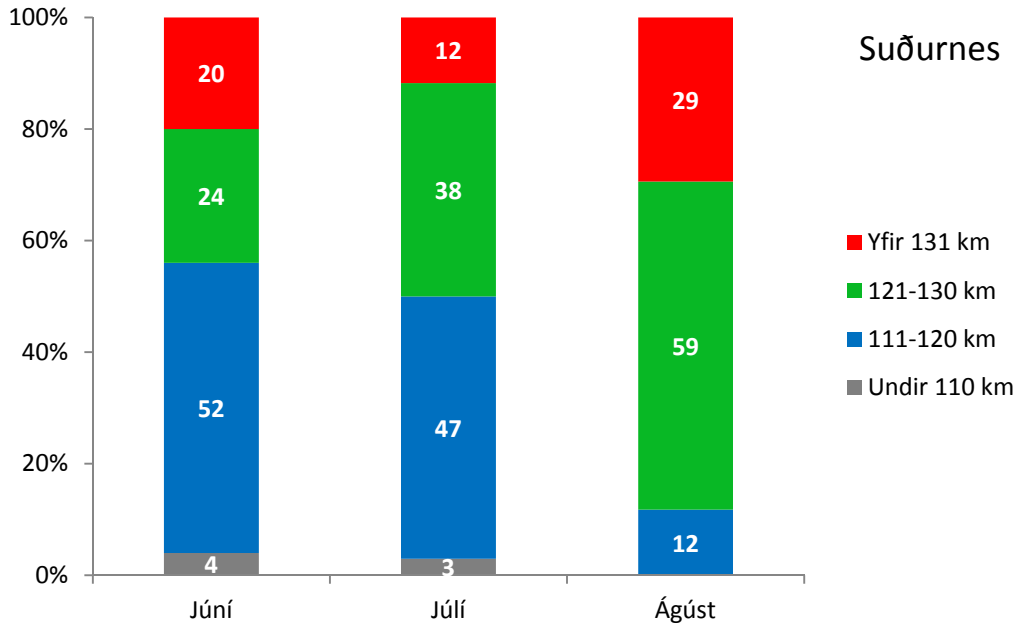


Mynd 17. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarks hraði var 90 km/klst.

### Suðurnes

Alls varði lögreglan 560 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 89 lögreglumenn. Skráð voru 77 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 160. Eknir voru 5.659 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 4.094.866 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 1.246.706 kr. eða um 30,4% af heildarkostnaði.

Af þeim sem voru teknir fyrir of hraðan akstur á 131 km/klst. og yfir voru 29% í ágúst, 20% í júní og 12% í júlí. Hlutfall þeirra sem óku á 111-120 km hraða minnkaði þegar leið á sumarið en hlutfall þeirra sem óku á 121-130 jókst (mynd 18). Sá ökumaður sem var á mestum hraða var stöðvaður á 173 km hraða í júní.



**Mynd 18. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarks hraði var 90 km/klst.**



# RÍKISLÖGREGLUSTJÓRINN

## **Viðauki II. Sjálfvirkt umferðareftirlit**

Stafrænar hraðamyndavélar 2012

**Júní 2013**

## Helstu niðurstöður

- Á árinu 2012 skráðu stafrænar myndavélar 18.887 hraðakstursbrot, eða 29,9% fleiri brot en árið áður.  
  
15 stafrænar hraðamyndavélar voru virkar á árinu 2012.
- Að meðaltali skráðu vélarnar 52 hraðakstursbrot á dag.
- Flest brot áttu sér stað í Hvalfjarðarsveit, eða 38%, á Suðurlandsvegi 25% og 21% í Hvalfjarðargöngum.
- Brot eru tíðust á sumrin, frá júní til ágúst, en þá voru þau 35% af heildarfjölda.
- Sá ökumaður sem ók hraðast samkvæmt skráningu hraðamyndavélar var á 202 km hraða í Fáskrúðsfjarðargöngunum en þar er hámarkshraði 70 km/klst.
- Ökumenn keyra hlutfallslega hraðar um Fáskrúðsfjarðargöng en Hvalfjarðargöng.
- Skráðum hraðakstursbrotum fækkaði bæði á Suðurnesjum og í Hvalfjarðargöngum frá árinu 2011.
- Tæplega 74% sekta hafa þegar verið greiddar en það eru hlutfallslega fleiri sektir en árið á undan.
- Rannsókn hefur verið hætt í rúmlega 20% tilvika og rekja má flest þessara tilvika til ökumanna sem búsettir eru erlendis og hafa ferðast um landið á bílaleigubílum.

## Tilmæli og aðdragandi

Í samstarfssamningi um sjálfvirkt hraðaeftirlit sem ríkislögreglustjóri, Vegagerðin og Umferðarstofa gerðu með sér þann 1. febrúar 2007 var kveðið á um skyldu ríkislögreglustjóra að taka saman upplýsingar um hvernig eftirlitinu skyldi háttað og umfang þess.

Innanríkisráðuneytið, ríkislögreglustjóri, Umferðarstofa og Vegagerðin vinna að uppsetningu hraðamyndavélanna. Myndatakan er stafræn og eru upplýsingar um hraðabrot sendar samstundis til lögreglunnar. Fleiri vélar eru í notkun hjá lögreglunni á landsvísi en þessar en hér verður einungis fjallað um stafrænar hraðamyndavélar sem falla undir þetta samstarf.

Tölfræðiupplýsingar um fjölda brota á árinu 2012 voru teknar úr málaskrá lögreglunnar 21. febrúar 2013 af upplýsingatæknideild ríkislögreglustjóra. Miðað er við brot sem skráð voru á tímabilinu 1. janúar 2012 til 31. desember 2012. Gögn er varða greiningu á sektarboðum voru tekin út úr málaskrárkerfi lögreglunnar 3.mai 2012.

Í viðauka er fjallað um hvernig hraði ökutækjanna er mældur en allar tölur í skýrslunni miðast við mældan hraða en þá á eftir að reikna vikmörk.

## Hraðamyndavélar – staðsetning og notkun

Á árinu 2012 voru 15 stafrænar hraðamyndavélar í notkun. Fyrstu vélarnar voru teknar í notkun í júlí 2007 og hafa því verið virkar í 5½ ár. Hraðamyndavélum eru í umdæmi lögreglustjóranna í Borgarnesi, á höfuðborgarsvæðinu, Suðurnesjum, Eskifirði, Selfossi og Ísafirði. Brotin eru skráð hjá lögreglustjóranum á Snæfellsnesi samkvæmt ákvörðun ríkislögreglustjóra. Lögreglustjórinn á Hvolsvelli annast sektargerðir og sendir þær ökumönnum.

Á árinu 2012 var bætt við tveimur hraðamyndavélum í .

Vélarnar eru staðsettar víða um land en þó eru flestar á suðvesturhorninu. Tvær eru í Hvalfjarðargöngum, tvær í Fáskrúðsfjarðargöngum, tvær á Suðurlandi, ein á Suðurnesjum, ein í Hvalfjarðarsveit, þrjár í Héðinsfjarðargöngum, tvær í Bolungarvíkurgöngum og tvær á Kjalarnesi.

## Fjöldi og dreifing brota yfir árið

Skráð voru 18.887 brot á árinu 2011. Þetta eru fleiri brot en árið á undan en þá voru brotin 13.238. Þetta nemur 42,7% fjölgun milli ára. Að meðaltali eru hraðakstursbrot 52 á dag allt árið. Brotin sem framin voru í desember 2011 en skráð í janúar 2012 voru 59, eða 0,03% af heildarfjölda. Þessi háttur er hafður á svo að brot sem framin voru rétt fyrir áramótin en skráð í lögreglukerfið eftir áramótin falli ekki út úr talningum.

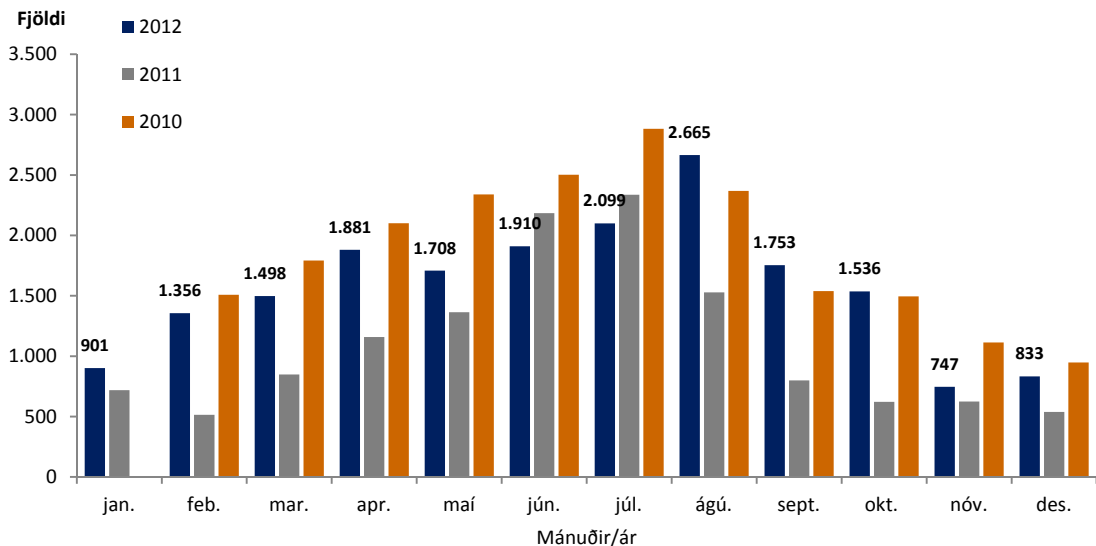
Á árinu 2007 voru hraðakstursbrot rúmlega 6.800 en skráðum brotum hefur fjölgað jafnt og þétt með tilkomu fleiri myndavéla (tafla 1). Milli áranna 2010 og 2012 fækkaði þessum brotum eða um 15% . Þessa fækkun má m.a. rekja til viðhalds á hraðamyndavélum og til minnkandi umferðar.



**Tafla 1.** Fjöldi brota sem skráð voru á stafrænar hraðamyndavélar, árin 2007 til 2012.

Ár	Fjöldi brota	Fjöldi brota á dag	Fjöldi hraðamyndavéla
2007	6.872	19	2
2008	16.125	44	9
2009	23.134	63	10
2010	22.322	61	10
2011	13.238	36	15
2012	18.887	52	15

Á mynd 1 sést dreifing brotanna á árunum 2010 til 2012 eftir mánuðum. Flest brot á árinu 2012 voru skráð í júlí og ágúst eða fjórðungur brota. Fæst brot voru skráð í desember. Þegar borinn er saman fjöldi hraðakstursbrota eftir mánuðum árin 2011 og 2012 má sjá að mest var fjölgunin í febrúar og október. Nokkurt samræmi er á milli fjölda brota í júní og júlí milli árana 2011 og 2012.

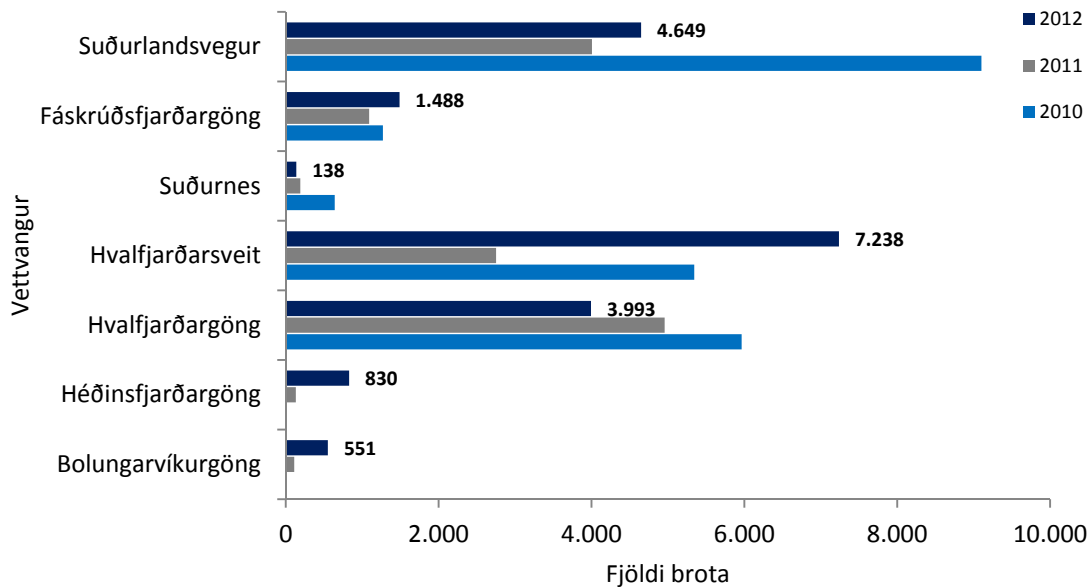


**Mynd**

**1.** Fjöldi hraðakstursbrota sem stafrænar hraðamyndavélar skráðu frá 1.1.2010 til 31.12.2012, greindur eftir mánuðum.

Á mynd 2 sést fjöldi skráðra hraðakstursbrota, greindur eftir vettvangi, en fjallað verður nánar um hvern vettvang síðar í skýrslunni. Flest brotin voru skráð í Hvalfjarðargöngum, eða 4.957. Næstflest voru þau á Suðurlandsvegi, 4.006, og 2.751 í Hvalfjarðarsveit. Skráð brot voru töluvert færri í Fáskrúðsfjarðargöngum, Héðinsfjarðargöngum, Bolungarvíkurgöngum og á Suðurnesjum en á þeim þremur stöðum þar sem þau voru flest.

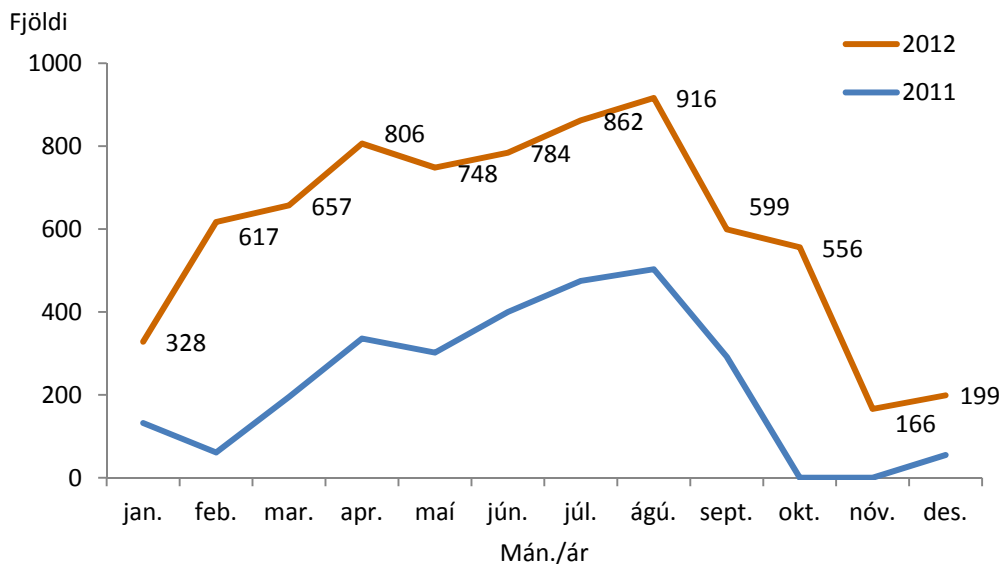
Þegar fjöldi brota á árinu 2012 (eftir vettvangi) er borinn saman við árið áður má sjá að brotum fækkaði bæði á Suðurnesjum og í Hvalfjarðargöngum. Þessa fækkun má rekja bilana í vélum og aukinnar meðvitundar fólks í umferðinni. Þá fjölgaði skráðum brotum í Bolungarvíkur- og Héðinsfjarðargöngum og Hvalfjarðarsveit. Þá fjölgun má rekja til þess að nú, ólíkt árinu á undan, voru vélarnar virkar allt árið í kring.



**Mynd 2.** Fjöldi hraðakstursbrota sem stafrænar hraðamyndavélar skráðu, greindur eftir vettvangi, frá 1.1.2010 til 31.12.2012.

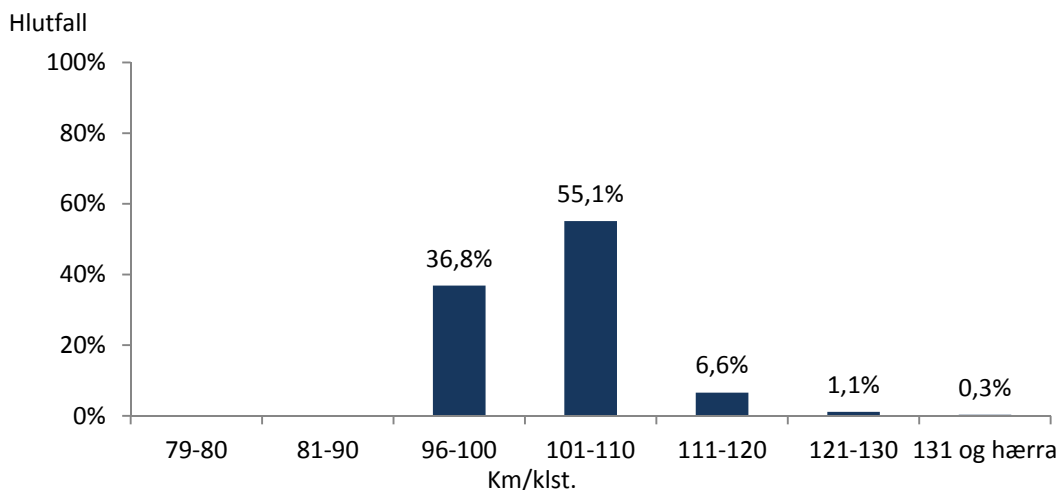
## Hvalfjarðarsveit

Í Hvalfjarðarsveit var 7.238 hraðakstursbrot skráð með stafrænum hraðamyndavélum á árinu 2012. Þetta eru fleiri brot en árið á undan. Flest brotin voru skráð í ágúst (916) eða þriðjungur brotanna. Þetta er í samræmi við árið áður. Fjölgun brota frá árinu 2011 til ársins 2012 nemur um 163%, eða 4.487 brotum (mynd 3).



**Mynd 4.** Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar í Hvalfjarðarsveit skráðu frá 1.1.2011 til 31.12.2012, greindur eftir mánuðum.

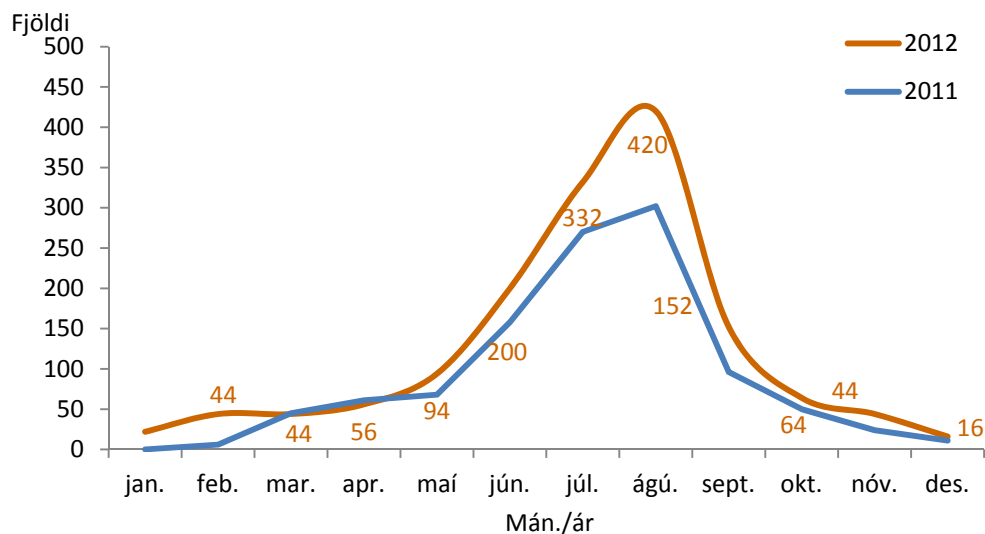
Rúmur helmingur (55,1%) ökumanna sem óku of hratt í Hvalfjarðarsveit mældist á 101-110 km hraða á klst. þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. (mynd 4). Þetta er í samræmi við hraðamælingar árið áður. Tæp 7% ökumanna mældust á 111-120 km hraða á klst. og 1,4% voru á meiri hraða en 121 km/klst. Sá sem hraðast ók var á 167 km hraða á klst.



**Mynd 5.** Hlutfall hraðakstursbrota í Hvalfjarðarsveit þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð með stafrænum hraðamyndavélum á tímabilinu 1.1.2012 til 31.12.2012.

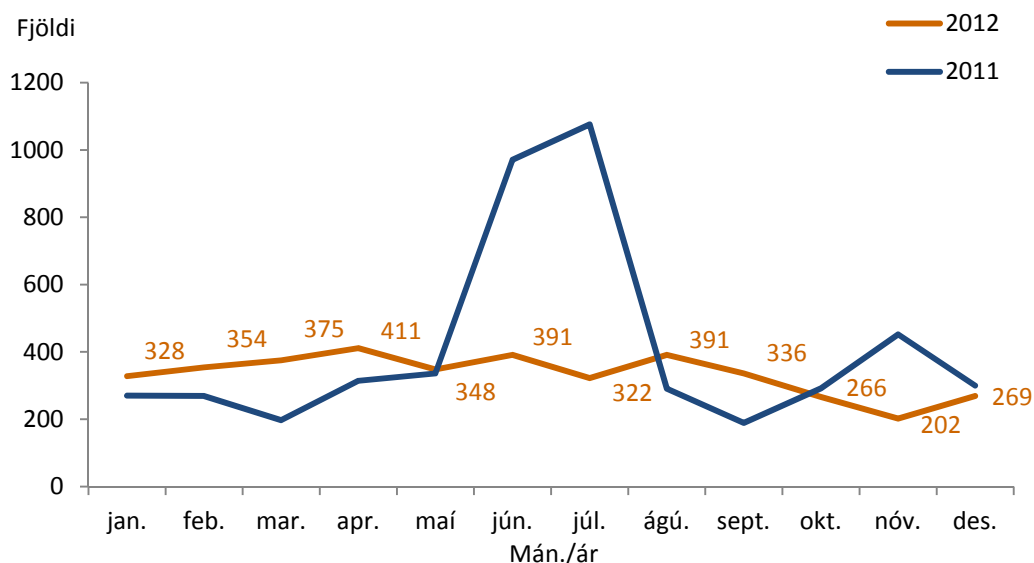
## Fáskrúðsfjarðargöng og Hvalfjarðargöng

Á árinu 2012 var alls 1.488 hraðakstursbrot skráð í Fáskrúðsfjarðargöngum, sem er 397 brotum meira en árið á undan, eða 36% fjölgun frá árinu áður. Flest brotin voru skráð í ágúst (420) líkt og í fyrra. (mynd 5).



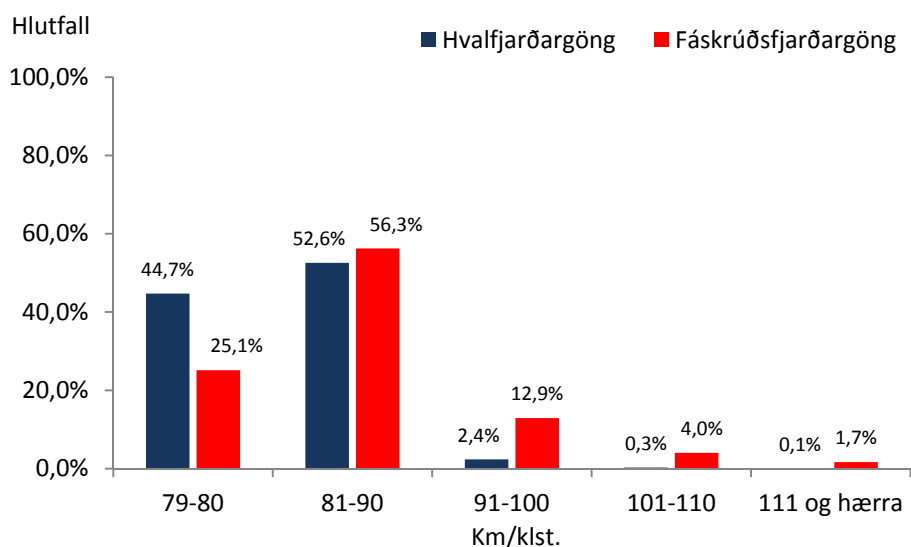
**Mynd 6.** Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar í Fáskrúðsfjarðargöngum skráðu frá 1.1.2011 til 31.12.2012, greindur eftir mánuðum.

Alls voru 3.993 hraðakstursbrot skráð í Hvalfjarðargöngum 2012 en það eru færri brot en árið á undan en þá voru þau rétt tæp 5.000. Brotum fækkaði þannig um 19% milli ára 2011 og 2012. Flest brot voru skráð í apríl (411). (mynd 6).



**Mynd 7.** Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar í Hvalfjarðargöngum skráðu frá 1.1.2011 til 31.12.2012, greindur eftir mánuðum.

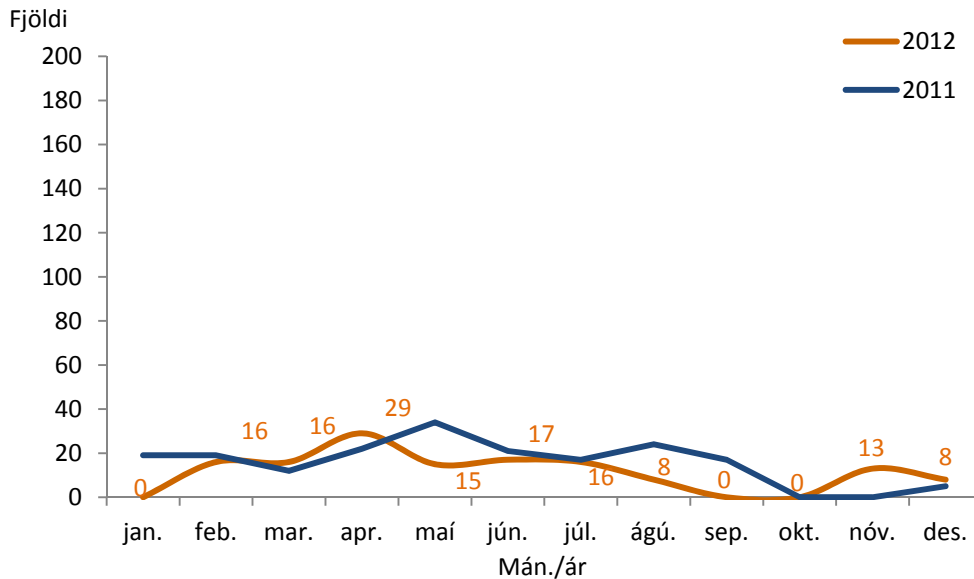
Af þeim sem keyrðu of hratt um Hvalfjarðargöng mældist helmingur ökumanna á 81-90 km hraða á klst. en hámarkshraði í göngunum er 70 km/klst. Sá sem mældist á mestum hraða var á 153 km hraða á klst. Svipað aksturslag var í Fáskrúðsfjarðargöngum, þ.e. um helmingur ökumanna ók einnig á 81-90 km hraða á klst. Fleiri voru teknir á yfir 90 km hraða á klst. í Fáskrúðsfjarðargöngum en Hvalfjarðargöngum eða 18,6% á móti 2,8% . Sá sem hraðast ók var á 202 km hraða á klst.



**Mynd 8.** Hlutfall hraðakstursbrota þar sem hámarkshraði er 70 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð með stafrænum hraðamyndavélum á tímabilinu 1.1.2012 til 31.12.2012.

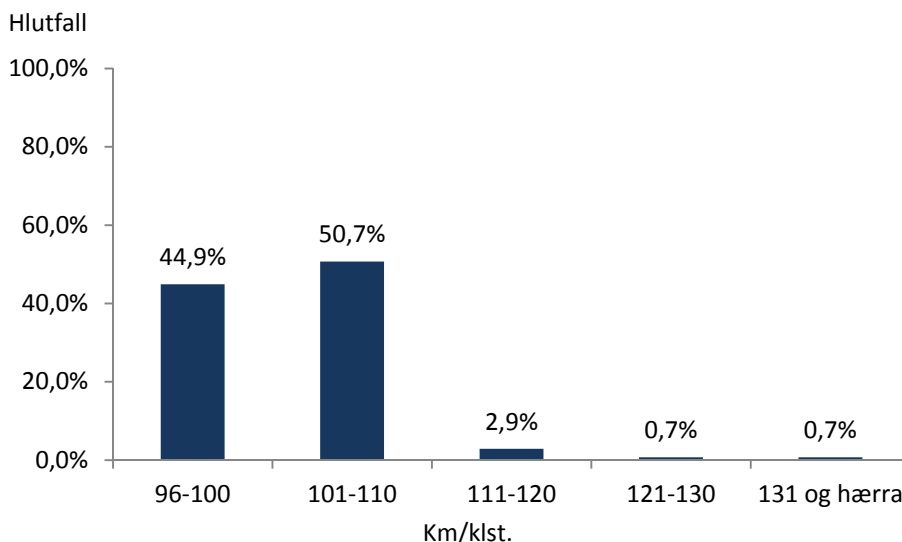
## Suðurnes

Á Suðurnesjum voru 138 brot skráð á árinu 2012 og er það um 27% fækkun frá árinu áður, en þá voru þau 190. Flest brotin áttu sér stað í apríl (29). (mynd 6).



**Mynd 9.** Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar á Suðurnesjum skráðu frá 1.1.2011 til 31.12.2012, greindur eftir mánuðum.

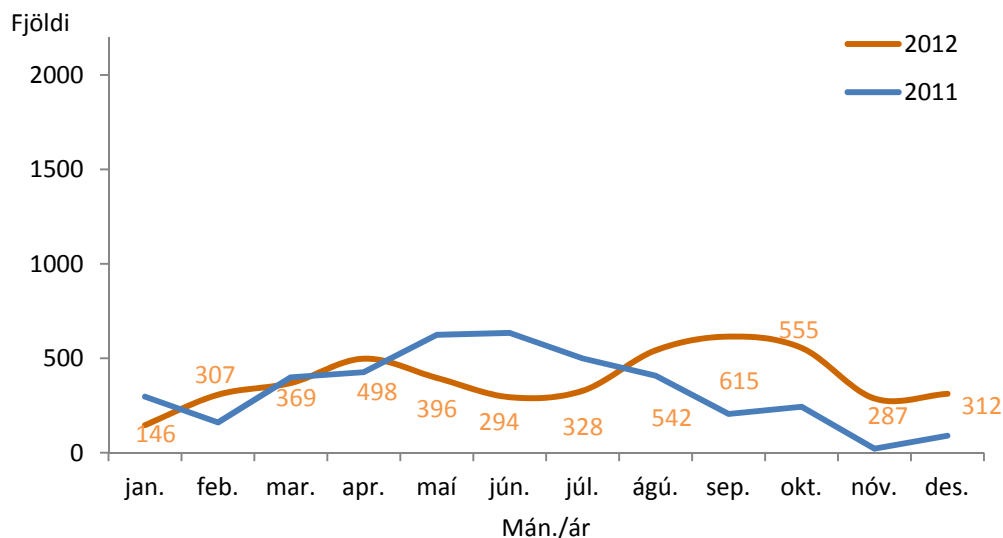
Flestir sem óku of hratt á Suðurnesjum mældust á 101-110 km hraða á klst. hraða, eða rúm 50% ökumanna (mynd 9). Um 4% keyrðu á yfir 111 km hraða á klst. Sá sem var mældur á mestum hraða ók á 160 km hraða á klst.



**Mynd 10.** Hlutfall hraðakstursbrota á Suðurnesjum þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð með stafrænum hraðamyndavélum á tímabilinu 1. 1.2012 til 31.12.2012.

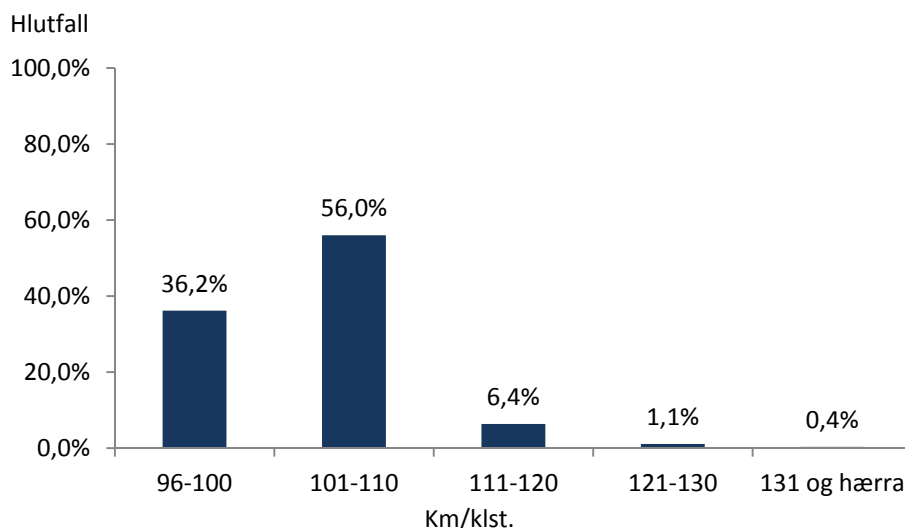
## Suðurland

Á árinu 2012 voru skráð 4.649 brot á Suðurlandi. Þetta er töluverð fjölgun frá árinu á undan, eða um um 16%. Brotin dreifðust nokkuð jafnt yfir árið en flest voru skráð í september (615) (mynd 10).



**Mynd 11.** Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar á Suðurlandi skráðu frá 1.1.2011 til 31.12.2012, greindur eftir mánuðum.

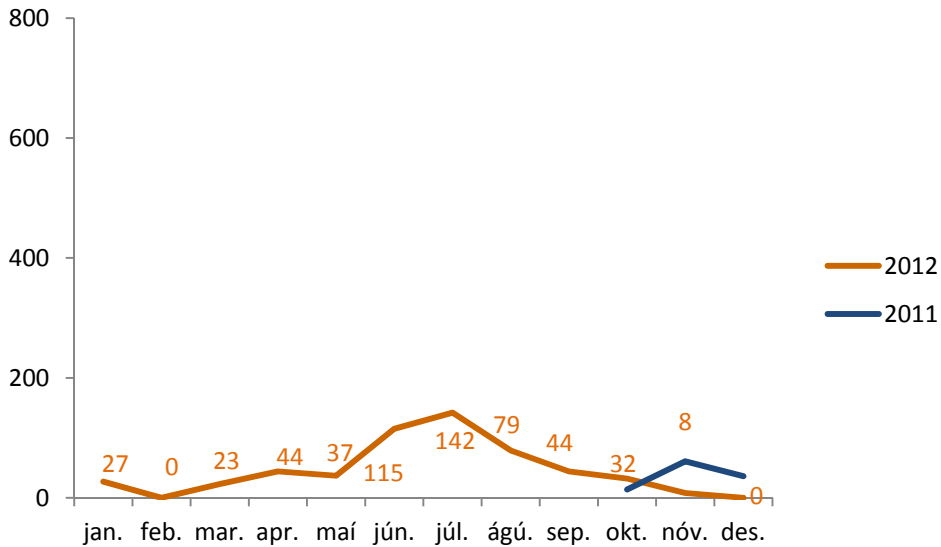
Af þeim öikumönnum sem óku of hratt á Suðurlandsvegi óku 56% á bilinu 101-110 km hraða á klst. en hámarkshraði þar er 90 km/klst. Sá sem mældist á mestum hraða ók á 146 km/klst.



**Mynd 12.** Hlutfall hraðakstursbrota á Suðurlandi þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð með stafrænum hraðamyndavélum á tímabilinu 1.1.2012 til 31.12.2012.

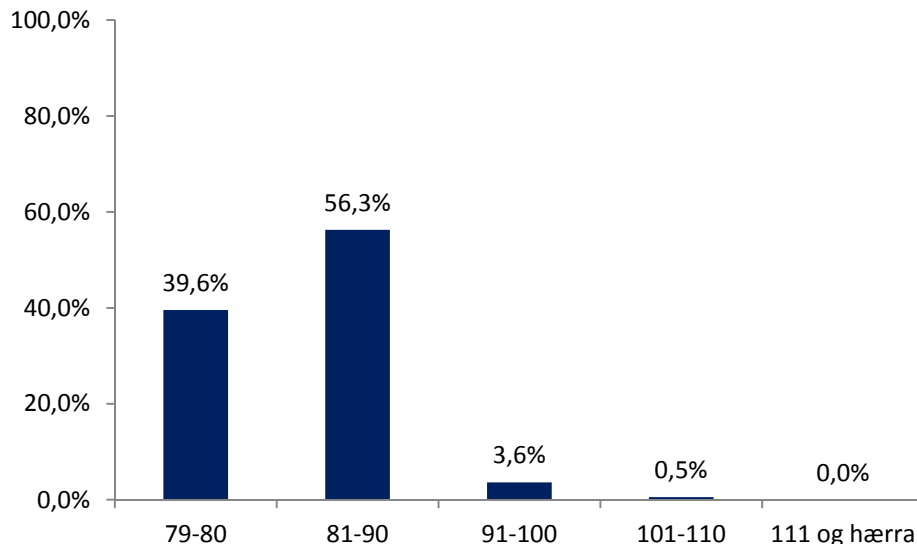
## Bolungarvíkurgöng

Árið 2012 voru 551 brot skráð í Bolungarvíkurgöng. Ólíkt því sem var í fyrra gengu báðar vélarnar allt árið. Flest brot voru skráð í júlí (142)..



**Mynd 13.** Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar í Bolungarvíkurgöngum (á Djúpvegi) hafa skráð frá 1.10.2011 til 31.12.2012, greindur eftir mánuðum.

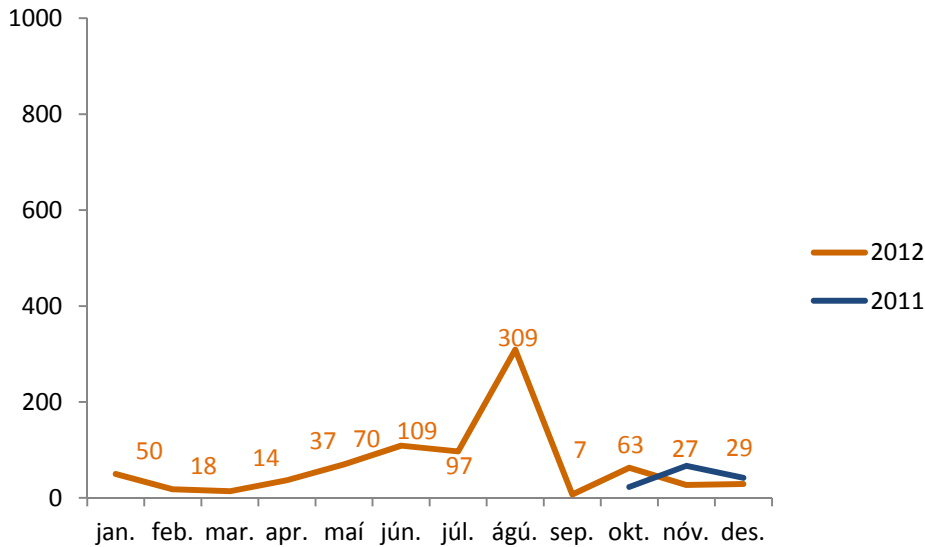
Flestir sem óku of hratt í Bolungarvíkurgöngum óku á 81-90 km hraða á klst., eða rúm 56%, en hámarkshraði í göngunum er 70 km/klst. 3,6% mældist á 91-100 km/klst. en sá sem hraðast ók var á 107 km hraða á klst.



**Mynd 14.** Hlutfall hraðakstursbrota í Bolungarvíkurgöngum (á Djúpvegi) þar sem hámarkshraði er 70 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð með stafrænum hraðamyndavélum á tímabilinu 1.1.2012 til 31.12.2012.

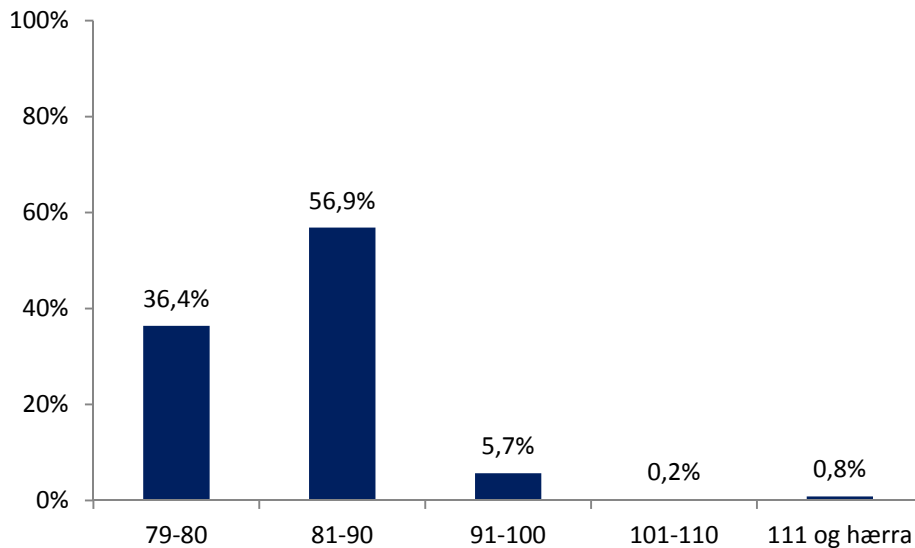
Á árinu 2012 voru 830 brot skráð í Héðinsfjarðargöng. Ólíkt því sem var í fyrra voru vélarnar nú virkar allt árið um kring. Flest brot voru skráð í ágúst (309).

## Héðinsfjarðargöng



**Mynd 15.** Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar í Héðinsfjarðargöngum (á Siglufjarðarvegi) skráðu frá 1.10.2011 til 31.12.2012, greindur eftir mánuðum.

Um helmingur ökumanna óku á 81-90 (56,9%) km hraða á klst. en leyfður hámarkshraði í göngunum er 70 km/klst. Tæp 6% óku á 91-100 km hraða á klst. Sá sem hraðast ók var á 132 km hraða á klst.

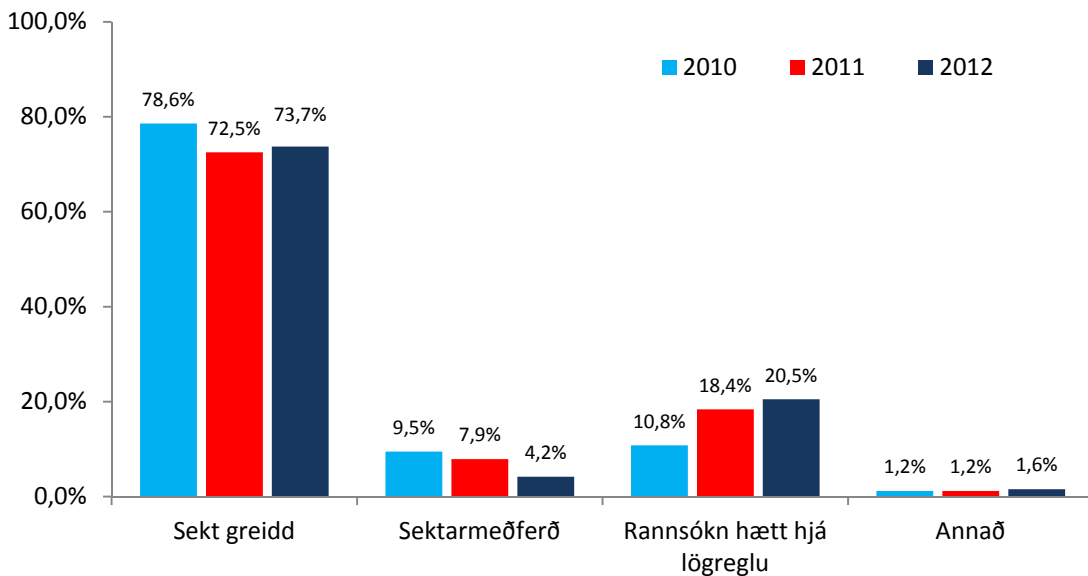


**Mynd 16.** Hlutfall hraðakstursbrota í Héðinsfjarðargöngum (á Siglufjarðarvegi) þar sem hámarkshraði er 70 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð með stafrænum hraðamyndavélum á tímabilinu 1.1.2012 til 31.12.2012.



## Sektarboð

Af 18.887 hraðakstursbrotum sem skráð voru á árinu 2012 hafa 13.672 ökumenn greitt sektir sínar, eða tæp 74%. Þetta er hærra hlutfall en árið á undan (mynd 12) en þá greiddu 72,5% sektir sínar. Alls voru 4,2% í sektarmeðferð og rannsókn var hætt í rúmlega 20% tilvika. Miðað er við stöðu í málaskrá lögreglunnar þann 3.mai 2013. Hafa þeir í huga að þau brot sem eru skráð rétt fyrir áramót eru hugsanlega enn ógreidd og að tölur um fjölda brota þurfa ekki að stemma við tölur um fjölda sektarboða.



**Mynd 17.** Afgreiðsla mála sem stafrænar hraðamyndavélar skráðu frá 1.1.2010 til 31.12.2012.

Þegar skoðuð eru tilvik þar sem rannsókn hefur verið hætt má sjá að stór hluti þessara mála eru vegna aksturs erlendra ferðamanna á bílaleigubílum. Þegar bílaleigubíll er skráður á ólöglegum hraða fer sektin til þess fyrirtækis sem á bílinn. Í þeim tilvikum sem ökumaður bílaleigubíls er búsettur hérlandis upplýsa bílaleigurnar hver hann er og þá er sektin send honum og skráning í málaskrá lögreglunnar breytist í samræmi við það.

Þegar ökumaður býr erlendis er rannsókn máls alla jafnan hætt þó að bílaleigur upplýsi lögregluna um nafn og heimilisfang ökumanns. Bílaleigur innheimta ekki sektir sem leigjandi hefur stofnað til.

## Viðauki

Ef mældur hraði er 100 km/klst. eða minni eru 3 km/klst. dregin frá hraðanum og sektarfjárhæð miðuð við þá tölu sem eftir stendur. Þegar mældur hraði er 101 km/klst. eða meiri eru 3% af mældum hraða reiknuð út og ef niðurstaðan er ekki slétt tala er hún hækkuð upp í næstu heilu tölu fyrir ofan og sú tala dregin frá mældum hraða og sektin miðuð við það.

Dæmi: Ökutæki mælist á 106 km/klst. Reiknuð eru 3% af mældum hraða og niðurstaðan er 3,18. Þessi tala er þá hækkuð upp í næstu heilu tölu, sem er 4, og hún dregin frá mældum hraða og niðurstaðan, 102 km/klst., er hraðinn sem sektarfjárhæðin miðast við.

# **Viðauki III. Lykilstærðir úr slysaskrá Umferðarstofu**

2012



**Tafla 1. Látnir og alvarlega slasaðir 1991-2012**

Ár	Látnir	Alvarlega slasaðir	Látnir og alvarlega slasaðir
1991	27	230	257
1992	21	228	249
1993	17	246	263
1994	12	242	254
1995	24	239	263
1996	10	229	239
1997	15	203	218
1998	27	229	256
1999	21	222	243
2000	32	169	201
2001	24	158	182
2002	29	164	193
2003	23	145	168
2004	23	115	138
2005	19	129	148
2006	31	153	184
2007	15	195	210
2008	12	200	212
2009	17	170	187
2010	8	204	212
2011	12	154	166
2012	9	136	145

**Tafla 2. Fjöldi og hlutfall látinna eftir kyni**

2012	Fjöldi látinna	Hlutfall
Karl	7	77,78%
Kona	2	22,22%

**Tafla 3. Fjöldi og hlutfall látinna eftir aldri**

2012	Fjöldi látinna	Hlutfall
0-16 ára	0	0,00%
17-26 ára	4	44,44%
27-36 ára	0	0,00%
37-46 ára	0	0,00%
47-56 ára	0	0,00%
57-66 ára	1	11,11%
67 ára og eldri	4	44,44%

**Tafla 4. Fjöldi og hlutfall látinna eftir ársfjórðungi**

<b>2012</b>	<b>Fjöldi látinna</b>	<b>Hlutfall</b>
janúar-mars	2	22,22%
apríl-júní	3	33,33%
júlí-september	2	22,22%
október-deseember	2	22,22%

**Tafla 5. Fjöldi og hlutfall látinna í dreifbýli/þéttbýli**

<b>2012</b>	<b>Fjöldi látinna</b>	<b>Hlutfall</b>
Dreifbýli	7	77,78%
Þéttbýli	2	22,22%

**Tafla 6. Flokkun látinna**

<b>2012</b>	<b>Fjöldi látinna</b>	<b>Hlutfall</b>
Ökumenn bifreiða	6	66,67%
Farþegar bifreiða	1	11,11%
Ökumenn bifhjóla	0	0,00%
Fótgangandi	2	22,22%
Aðrir	0	0,00%

**Tafla 7. Tegund banaslysa**

<b>2012</b>	<b>Fjöldi látinna</b>	<b>Hlutfall</b>
Árekstur	1	11,11%
Útafakstur	6	66,67%
Ekið á fótgangandi	2	22,22%

**Tafla 8. Fjöldi og hlutfall látinna eftir landsvæðum**

<b>2012</b>	<b>Fjöldi látinna</b>	<b>Hlutfall</b>
Höfuðborgarsvæðið	2	22,22%
Suðurnes	0	0,00%
Vesturland / Vestfirðir	2	22,22%
Norðurland	4	44,44%
Austurland	0	0,00%
Suðurland	1	11,11%

# **Viðauki IV. Eyðing svartbletta, lagfæringar á umhverfi vega og uppsetning vegriða**

Uppgjör fyrir árið 2012



## Samtals

<b>Verkefni eftir landshlutum</b>	<b>Kostnaður í lok árs 2012 (þús. kr.)</b>
Suðursvæði	60.488
Suðvestursvæði	23.224
Norðvestursvæði	68.683
Norðaustursvæði	59.435
<b>Samtals</b>	<b>211.829</b>

## Suðursvæði

Vegkafli	Staður	Áætlun 2012	Aðgerðir 2012	Kostnaður í lok árs 2012 (þús.)
1-b4	Hringvegur vestan við Brekkur í Mýrdal, við Skarphól	Setja 300 m víravegrið sjávarmegin vegar.	Sett var upp 294 m langt víravegrið á suðurkantinn og ekið mold til lagfæringar á fláa að norðanverðu	<b>3.784</b>
1-c2	Hringvegur við Móeiðarhvolfsveg	Setja framhjáhlaup við vegamótin	Sett var framhjáhlaup skv. áætlun en klæðingu vantar.	<b>1.381</b>
1-C4/1-C5/25-01	Hringvegur við Þykkvabæjarveg	Setja framhjáhlaup við vegamótin	Verkið var undirbúið en frestast til 2013.	<b>37</b>
1-c8	Hringvegur við Ásmundarstaðaveg	Setja framhjáhlaup við vegamótin	Sett voru framhjáhlaup skv. áætlun en efra lag klæðingar vantar	<b>2.843</b>
1-c8	Hringvegur við Kálfholtsveg vestari	Setja framhjáhlaup við vegamótin		
1-d2	Hringvegur við Oddgeirshólaveg	Setja framhjáhlaup við vegamótin	Sett voru framhjáhlaup skv. áætlun en efra lag klæðingar vantar	<b>2.254</b>
1-d2/305-01	Hringvegur við Villingaholtsveg	Setja framhjáhlaup við vegamótin		
1-d6/35-01	Hringvegur við vegamót Biskupstungnabrautar	Búa til aðrein fyrir þá sem koma af Biskupstungnabraut og ætla að beygja til hægri í átt til Reykjavíkur.	Biskupstungnabraut var breikkuð og aðrein gerð að Hringvegi.	<b>14.397</b>
1-d6	Hringvegur undir Ingólfsfjalli	Lagfæra umhverfi vegar	Skurðir voru færðir, ræsi og fláar lagfærðir	<b>5.044</b>
1-d6	Hringvegur undir Ingólfsfjall við Þórustaði	Lenging á steypu ræsi og lagfæring fláa	Steypt ræsi var lengt og fláar lagfærðir, heildarkostnaður tæpar 16 milljónir, aðeins hluti greiddur af öryggisfé	<b>2.500</b>
1-d6	Hringvegur í Ölfusi, milli Hveragerðis og Selfoss	Lagfæring á fláa	Fleyguð var klöpp utan vegar við Eldhesta utan við Vallalæk	<b>494</b>
1-d6	Hringvegur við Varmá austan við Hveragerði	Lengja vegrið.	Sett var upp víravegrið beggja vegna vegar við brúna á Varmá, samtals 240 m.	<b>2.641</b>
1-d8	Hringvegur í Hveradalabrekku	Keyra efni úr gamla veginum utan á fláa.	Tekið var niður röravegrið að sunnan í neðri Hveradalabrekku og efni (úr gamla Hringveginum) ekið í fláann.	<b>7.950</b>
34-02	Eyrbakkavegur, óvarið ræsi í grennd við Stokkseyrarsel (Móskurður)	Skipta um ræsi og búa til öryggissvæði.	Ræsi var lengt og fært neðar í veginn og fláar lagfærðir	<b>4.484</b>

35-06	Biskupstungnabraut við Reykholt	Árið 2011 var sett upp lýsing meðfram vegi.	Eftirstöðvar kostnaðar við uppsetningu lýsingar.	<b>24</b>
35-07/35-08/37-04	Biskupstungnabraut, vegamót við Laugarvatnsveg við Múla	Setja framhjálaup við vegamótin	Sett var framhjálaup, þ.e. vegur breikkaður og klæddur en efra lag klæðingar vantar.	<b>2.292</b>
36-03/36-06	Þingvallavegur við Þjóðgarðsmörk	Ljúka framkvæmdum við þéttbýlishlið inn í Þjóðgarðinn.	Lokið við framkvæmdir skv. áætlun en hætt við eyjar.	<b>4.360</b>
37-02	Laugarvatnsvegur um Laugarvatn	Búa til tvær gangbrautir í plani.	Vinna við lagningu tveggja gangbrauta er langt komin en verki er ekki lokið.	<b>3.073</b>
218-01	Dyrhólavegur við Hringveg	Setja buldurspeli (viðvörðunarlínur) á Dyrhólaveg og jafnframt biðskyldumerki í 300 m fjarlægð frá vegamótunum, beggja vegna vegar. Nota stærri gerð af merkjum. Auk þess ákveðið að mála biðskyldumerki á veginn.	Þetta verk var á áætlun en var greitt af öðrum lið.	<b>0</b>
	Hönnun öryggisaðgerða á Suðursvæði			<b>2.650</b>
	Umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á Suðursvæði			<b>281</b>

**Samtals áfallinn kostnaður á Suðursvæði 2012:**

**60.488**

## Suðvestursvæði

Vegkafli	Staður	Áætlun 2012	Aðgerðir 2012	Kostnaður í lok árs 2012 (þús.)
36-11	Þingvallavegur við Leirvogsa (við Stardal)	Vegur var breikkaður 2011 en kaup og uppsetning vegriðs er eftir. Einnig á eftir að greiða fyrir malarefni.	Sett upp 280 m af vegriði og 4 ABC-öryggisendar.	<b>4.512</b>
36-12	Þingvallavegur við Köldukvísl (við Gljúfrastein)	Ljúka við að lengja vegrið. Verkið hófst 2011.	Vegrið var lengt skv. áætlun	<b>1.263</b>
41-11/418-	Reykjanesbraut við Bústaðaveg	Lengja vegrið við undirgöng.	Sett upp 640 m af vegriði skv. áætlun.	<b>5.553</b>



41-11/49-02	Reykjanesbraut við rampa inn á Nesbraut til austurs (við afleggjara að SVFR)	Lengja vegrið lítillega og ganga þarf frá vegriðsenda.	Vegrið lengt um 20 m og gengið frá vegriðsenda.	
41-14	Reykjanesbraut við göngubrú yfir Reykjanesbraut móts við Kaldárselsveg	Setja upp vegrið til að verja brúarstólpa	Settir upp um 200 m af vegriði.	<b>4.502</b>
41-14	Reykjanesbraut við mislæg vegamót yfir Ásbraut	Lengja vegrið til að loka gati frá brúnni yfir Ásbraut og verja jafnframt óeftirgefanlega ljósastaura með vegriði.	Vegrið lengt skv. áætlun um u.þ.b. 350 m og settur ABC-öryggisendi.	
49-02/419-	Nesbraut/Höfðabakki (tengist straumi sem tekur vinstri beygju af Höfðabakka til norðurs inn á Nesbraut til vesturs), í grennd við Húsgagnahöllina	Setja upp um 120 m langt vegrið. Þarna er mjög hátt fram af.	Vegrið sett upp skv. áætlun.	<b>2.153</b>
49-02	Nesbraut ofan undirganga við N1 (milli Höfðabakka og undirganga við Breiðhöfða)	Setja upp um 50 m vegrið.	Vegrið sett upp skv. áætlun.	
49-02	Nesbraut í grennd við Ingvar Helgason	Setja um 150 m langt kantvegrið norðan akbrautar.	Vegrið sett upp skv. áætlun.	
413-01	Breiðholtsbraut í Víðidal	Lengja vegrið um 50 m á fjórum stöðum, þ.e. Samtals um 200 m og setja öryggisenda.	Vegriðsefni og öryggisendar keyptir en uppsetningu frestað til 2013.	<b>3.319</b>
470-02	Fjarðarbraut Hafnarfirði	Setja upp vegrið við undirgöng ofan sundlaugar	Vegrið sett upp skv. áætlun.	<b>428</b>
	Umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á Suðvestursvæði			<b>1.495</b>

**Samtals áfallinn kostnaður á Suðvestursvæði 2012:**

**23.224**

## Norðvestursvæði

Vegkaflí	Staður	Áætlun 2012	Aðgerðir 2012	Kostnaður í lok árs 2012 (þús.)
1-g3	Hringvegur við afleggjara að Laxárbakka (gamla sláturhúsi SS)	Setja framhjálaup fyrir umferð sem kemur að vestan.	Lokið við fyllingu og burðarlag. Klæðingu frestað til næsta árs.	1.258
1-g4	Hringvegur við afleggjara að veitingastað, í grennd við Seleyrargil	Leggja bundið slitlag á framhjálaup sem búið var til á síðasta ári og setja upp vegrið.	Lokið var við að leggja bundið slitlag á framhjálaup, sem búið var til árið 2011, og að setja upp vegrið.	4.995
1-g8	Hringvegur við Brennistaði	Lengja ræsi út fyrir öryggissvæði. (Þessu verki var bætt við).	Ræsi var lengt út fyrir öryggissvæði skv. áætlun.	78
1-k2	Hringvegur gatnamót við Reykjaskóla	Árið 2011 voru vegamótin lagfærð en eftir var að leggja seinna lag klæðingar.	Lokið við seinna lag klæðingar skv. áætlun.	709
1-m1	Hringvegur við vegamót Skagastrandarvegur	Bæta merkingar, þ.e. setja þverrifflur á Skagastrandarveginn og tvöfalda röð af þverslám.	Verkið var unnið skv. áætlun.	519
61-03	Djúpvegur við Víðidalsá sunnan Hólmavíkur	Setja upp vegrið.	Settir upp samtals 289 metrar af fláavegriði í báða kanta á hárrí fyllingu yfir steipt ræsi.	2.924
61-22	Djúpvegur um Staðardal	Setja upp vegrið sem keypt var árið 2011.	Sett upp víravegrið (venjulegt) á háa fyllingu við Sunndalsá og í Norðdalsbrekku.	1.725
61-23	Djúpvegur í grennd við Sunndalsá.	Setja upp vegrið sem keypt var árið 2011.		1.990
61-24	Djúpvegur um Grafarháls	Árið 2011 voru axlir breikkaðar og vegriðsefni keypt en setja þarf vegrið upp.	Settir upp 170 metrar af venjulegu víravegriði á hægri kant við djúpt gil á Grafarhálsi	729
62-04	Barðastrandarvegur um Kleifaheiði, að norðan, Skráargatsbeggja	Setja upp vegrið.	Settir upp 225 metrar af venjulegu bitavegriði á vinstri kant.	3.094
63-03	Bíldudalsvegur sunnan Ketildalavegar við Bíldudal	Kaupa hraðaviðvörunarljós.	Keypt radarstýrt hraðaviðvörunarljós. Sveitarfélagið setti upp og tengdi.	866
65-02	Súgandafjarðarvegur við lón landmegin	Setja upp vegrið.	Vegrið sett upp skv. áætlun.	2.977

75-06	Sauðárkróksbraut við brú á Héraðsvötn vestari	Setja upp vegrið.	Sett var upp 300 m langt víravegrið austan brúar (Side Barrier frá Blue Systems) á báða kanta.	<b>4.770</b>
75-06	Sauðárkróksbraut í austanverðu Hegranesi	Setja upp vegrið.	Sett 325 m langt víravegrið (Slope Barrier frá Blue systems).	<b>2.689</b>
509-01	Akranesvegur ofan hringtorgs	Verkefni kom inn eftir á.	Kostnaður til kominn vegna gallaðara ljósastaura. Staurunum var skipt út af framleiðanda og ný tegund staura með steypum undirstöðum settir upp. Samkomulag var um að Vg. greiddi steypu undirstöðurnar.	<b>625</b>
574-07	Útnesvegur við Rifsós	Laga öryggissvæði og setja upp vegrið.	Sett var víravegrið (Slope barrier frá Blue Systems) á rennu á Rifsós, samtals 230 m (2x 115 m). Samhliða var aukið við öryggissvæði með hliðarfyllingu þar sem vatn lá við veginn.	<b>5.120</b>
574-07	Útnesvegur við Ólafsvíkurenni	Setja upp vegrið sjávarmegin vegar.	Sett var víravegrið (Side barrier frá Blue Systems) sjávarmegin vegar á samtals 600 m kafla þar sem vegurinn er í skeringu og þverhniði er niður í fjöru/sjó.	<b>6.064</b>
704-04	Miðfjarðarvegur við Laugabakka	Ljúka við gerð bæjarhliða sem byrjað var á árið 2011.	Hraðadempandi aðgerð. Gerð bæjarhliða, settar upp tvær umferareyjur, tvö bæjarhlið og götulýsing bætt. Verkið var unnið í samræmi við hönnun.	<b>9.453</b>
	Þjónustustöð Borgarnesi, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir.	Stærsta verkefni í öryggisaðgerðum þjónustustöðvarinnar var að fylla í tjarnir / uppistöður við Hringveg 1h2 í Norðurárdal, nánar tiltekið við Arnarbæli. Þá var lengt ræsi við vegamót Örnólfsdalsvegur 5226 og Kvíavegar 5230. Þá voru lagðir til 2 ræsabútar til lengingar á ræsum í tengslum við gerð reiðvegur við Borgarfjarðabraut 50-05.	<b>1.132</b>
	Þjónustustöð Ólafsvík, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir.	Lagað var öryggissvæði með Útnesvegi 574-07 í Ólafsvíkurenni. Var fyllt í vatnsrás og djúpar tjarnir ofan við veg til að auka öryggi vegfarenda.	<b>748</b>

	Þjónustustöð Búðardal, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir.	Ýmsar lagfæringar.	<b>976</b>
	Patreksfjörður, umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir.	Við Strandgötu á Patreksfirði var sett upp vegrið með fram leikskólanum samtals 88 m. Hreinsað grjót úr vegrásum og köntum á Baðastrandarvegi frá Hvammi að Moshlíð.	<b>1.092</b>
	Ísafjörður, umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir.	Ýmsar lagfæringar.	<b>1.204</b>
	Hólmavík, umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir.	Hreinsaðar grjótrastir og stórgryti í köntum og fláum Strandavegar 643-02 á Bassastaðahálsi. Einnig lagaðir skurðruðningar sem voru í vegfláum í Bjarnarfirði.	<b>1.470</b>
	Hvammstangi, umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir.	Fylling í vegskurð og lagfæring á vegkanti við vegamót Hringvegar og Vatnsnesvegar 711. Flytja þurfti að nokkurt magn af efni ca. 250 m <sup>3</sup> og jafna því í kantinn og skurðinn.	<b>1.110</b>
	Sauðárkrókur, umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir.	Lenging á ræsi á Siglufjarðarvegi við Læk í Viðvíkursveit. Tekinn fyrir kafli á Hringvegi 1-kafli 6 og 7 og sett efni á alla merkjarúða og þvervegi og ýmsa staði til að gera þverstæða fláa sem næst því að vera í halla 1:6. Ekið í þetta efni og jafnað og lagfært.	<b>1.567</b>
	Hönnun öryggisaðgerða á Norðvestursvæði			<b>5.378</b>
	Umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á Norðvestursvæði			<b>3.423</b>

**Samtals áfallinn kostnaður á Norðvestursvæði 2012:**

**68.683**

## Norðaustursvæði

Kostnaður  
í lok árs  
2012  
(þús.)

Vegkafli	Staður	Áætlun 2012	Aðgerðir 2012	
1-p3	Hringvegur Öxnadal	Vinna að grjótvörn, lagfæringum á vegfláum og uppsetningu vegriða	Sett upp fláa víravegrið á tveimur svæðum, samt. 1.783 m. Lokið við endurbætur á rofvörn og vegfláum sem byrjað var á 2011 (hluti kostnaðar greiddur af öðrum lið).	<b>14.206</b>
1-q3	Hringvegur ofan v. Grenivíkurvegamót	Lengja nýlegt vegrið enn frekar.	Lenging um 36 m við enda á vegriði frá 2011	<b>187</b>
1-q8	Hringvegur við Laugar	Setja upp hraðaviðvörðunarljós á tveimur stöðum.	Sett upp hraðaaðvörðunarljós beggja megin við Laugar	<b>4.971</b>
1-s5	Hringvegur um Gestreiðarstaðakvísl	Lagfæra fláa og setja upp vegrið.	Axlir breikkaðar, fláar lagfærðir og keypt 400 m af víravegriði sem sett veður upp 2013	<b>4.630</b>
1-t3	Hringvegur Egilsstaðanes	Ljúka frágangi vegna lokunar á vegskurðum 2011.	Verk unnið skv. áætlun.	<b>510</b>
1-u8	Hringvegur Melrakknes	Lagfæra öryggissvæði vegar.	Vegsvæði lagfært á um 2 km kafla. Grjót og klappir fjarlægðar næst vegi, skurði lokað og brattir bakkar jafnaðir niður.	<b>2.969</b>
1-x7	Hringvegur um Hofsnabrekku í Örafum	Lengja vegrið, bæta merkingar og lagfæra fláa.	Vegrið lengt efst og neðst í Hofsnabrekku, samt. um 140 m, fláar lagfærðir út frá vegriðsendum á samtals 100 m kafla og sett upp tvöföld beygjuörvamerki	<b>2.639</b>
82-05	Ólafsfjarðarvegur v. Karlsá	Setja upp vegrið.	Vegöxl breikkuð og fylling lagfærð á um 50 m og sett niður 308 m af vegriði.	<b>3.697</b>
83-02	Greinivíkurvegur utan v. Ystuvíkurhóla	Lengja nýlegt vegrið enn frekar.	Lenging um 52 m við enda á vegriði frá 2011	<b>276</b>
92-04	Norðfjarðarv. um Skriður og Grænafell	Lengja vegrið.	Axlir breikkaðar á um 320 m og keypt 244 m af bitavegriði sem sett verður upp 2013	<b>3.058</b>
93-03	Seyðisfjarðarvegur	Setja upp hraðaviðvörðunarljós.	Sett upp hraðaaðvörðunarljós við mörk þéttbýlis á Seyðisfirði.	<b>1.976</b>
811-01	Hjalteyrarvegur	Setja upp vegrið.	Sett um 248 m langt bitavegrið í vegöxl í brattri og hárrí fyllingu niður að Hjalteyri.	<b>3.296</b>
821-02	Eyjarfjarðarbraut vestri	Setja upplýst stefnumerki í umferðareyju við Hrafnagil.	Verk unnið skv. áætlun.	<b>786</b>

939-02	Axarvegur neðan v. Háöldu	Setja upp vegrið.	Keypt var efni í 220 m langt bitavegríð sem sett verður upp 2013.	<b>1.726</b>
581	Þjónustustöð Akureyri, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir	Grjóthreinsun með Ólafsfjarðarvegi (82-02) á um 4 km kafla frá Rauðavík út undir Hauganesvegamót.	<b>505</b>
582	Þjónustustöð Húsavík, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir	Grjóthreinsun með Kísilvegi (87-01) á um 1 km kafla norður frá vegamótum Hringvegjar.	<b>857</b>
583	Þjónustustöð Þórshöfn, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir	Grjóthreinsun og aðrar endurbætur á vegsvæði á Norðausturvegi (85-11) um Ásbyrgi að Jökulsá á um 2,5 km kafla.	<b>1.071</b>
591	Þjónustustöð Vopnafirði, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir	Grjóthreinsað með Hlíðarvegi (917-05/06) á um 10 km kafla frá Hellish.ey að Krossavík	<b>655</b>
592	Þjónustustöð Fellabæ, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir	Hreinsað grjót á um 400 m kafla neðan Borgarfjarðarvegjar (94-07) í bröttum háum fláa um neðri Vatnsskarðsbrekku.	<b>976</b>
593	Þjónustustöð Reyðarfirði, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir	Endurbætur á vegsvæði ofan vegar á Norðfjarðarvegi (92-04) á um 2,5 km kafla. Vegfláar og skeringar lagfærðar á köflum, grjót og klappir hreinsaðar, brattir fláar og aðrar hindranir næst vegi jafnaðar.	<b>1.014</b>
594	Þjónustustöð Höfn, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir	Grjót hreinsað og skeringar lagfærðar með Hringvegi (1-u7) í norðanverðum botni Hamarsfjarðar á um 1 km kafla.	<b>778</b>
	Hönnun öryggisaðgerða á Norðaustursvæði			<b>3.947</b>
	Umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á Norðaustursvæði			<b>4.704</b>

**Samtals áfallinn kostnaður á Norðaustursvæði 2012:**

**59.435**

# **Viðauki V. Hvíldarsvæði og undirgöng fyrir búfé**

Uppgjör fyrir árið 2012



## Verkefni umferðaröryggisáætlunar: Hvíldarsvæði og undirgöng fyrir búfé.

Uppgjör fyrir 2012.

Vegkafli	Staður	Áætlun 2012	Aðgerðir 2012	Kostnaður í lok árs 2012 (þús. kr.)
1-m5	Hringvegur við Valagerði	Setja búfjarræsi undir veg	Búfjarræsi sett undir veg skv. áætlun	3.000
82-02	Ólafsfjarðarvegur við Fagraskóg	Setja búfjarræsi	Sett niður 30 m langt búfjarræsi (þverm. 2,4m) og gerð aðkoma að því fyrir búfé	6.956
<b>Samtals áfallinn kostnaður 2012:</b>				<b>9.957</b>



## Viðauki VI. Skýrslur um grunnskólafræðslu



## Fjárhagslegt uppgjör Grundaskóla

### -Fjárhagslegt uppgjör á umferðarfræðslu í Grundaskóla 2012

Sundurliðun kostnaðar vegna móðurskóla í umferðarfræðslu árið 2012. Fjárhagsáætlun fyrir verkefnið gerði ráð fyrir 5.5 milljónum króna sbr. samstarfssamning er undirritaður var um verkefnið. Ljóst er að kostnaður árið 2012 er 669.059 kr. umfram það sem gert var ráð fyrir í samstarfssamning. Kostnaðarskipting milli liða tekur miða af vægi milli verkþátta sbr. áætlun verkefnastjóra.

Niðurstöðutölur fyrir verkefnið 2012 eru eftirfarandi:

Kostnaðarliðir	Áætlun 2012	Kostnaður 2012
<b>Laun og launatengd gjöld 2012</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Úthringingar/símavinna</li> <li>• Undirbúningur ferða, funda, fyrirlestra</li> <li>• Heimsóknir í skóla</li> <li>• Efnisöflun fyrir vef/lestur</li> <li>• Ráðgjöf/samstarf</li> <li>• Annað tengt fundum, stjórnun o.fl.</li> </ul>	4.240.000-	<b><u>5.244.000</u></b> 1.383.780 943.058 1.290.010 629.791 491.196 506.165
<b>Aðstöðugjöld í Grundaskóla vegna verkefnis</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tölvukostnaður</li> <li>• Ljósritun</li> <li>• Pósturburðargjöld</li> <li>• Símakostnaður</li> <li>• Mótt. gesta, kaffikostn. o.fl.</li> <li>• Aðstöðugjöld (12500 pr. mán)</li> </ul>	700.000-	<b><u>700.000-</u></b> 300.000 110.000 25.000 75.000 40.000 150.000
<b>Ferðakostnaður</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gisting/flug</li> <li>• Bílaleiga</li> <li>• Aksturskostnaður, göng o.fl.</li> </ul>	460.000-	<b><u>225,059-</u></b> 15.900 0 209.159
<b>Kostnaður alls vegna móðurskólaverkefnis 2012:</b>	<b>5.500.000</b>	<b>6.169.059</b>

**Starfið í Grundaskóla**  
**móðurskóla í umferðarfræðslu,**  
**2012**

**Sigurður Þór Elísson**  
**Umferðarfræðslufulltrúi í Grundaskóla**

## **Almennt um móðurskólustarf í umferðarfræðslu á starfsárinu 2012**

Á starfsárinu 2012 var umferðarfræðslu sinnt af kappi líkt og síðustu ár. Ég og samstarfsmenn mínir höfum komið að fjölmörgum verkefnum sem stuðla að auknu umferðaröryggi ungra vegfarenda. Ég vinn nú með nær öllum grunnskólum landsins og hafa tengslin styrkst með hverju árinu sem líður. Ef horft er til baka má sjá að fjölmargar orustur hafa unnist og vægi umferðarfræðslu í grunnskólum vex ásmegin. Það er af sem áður var en fyrir tæpum tíu árum þegar eingöngu tveir til þrjár skólar tóku umferðarfræðslu fyrir í landinu með sínum nemendum. Fleiri og fleiri skólar og starfsmenn þeirra taka fræðsluna upp og sinna af miklum myndarbrag. Undirritaður fullyrðir að fræðslan sem fer fram í grunnskólum sé farin að veða þyngra í umferðaröryggisstarfinu en áður. Þessa afstöðu byggir ég á því að í fjölmörgum skólum er nú ráðist í stór umferðarþemaverkefni sem eru samþætt öðru starfi skólanna en ekki í stutt stök námskeið sem haldin voru gjarnan hér áður fyrr. Í dag er algengara að foreldrar og nærsamfélagið taki allt þátt í verkefnum og slík vinna mun skila meiru þegar til lengri tíma lætur. Öruggr er ekki verkefni skólanna einna heldur samfélagsins alls. Fleiri og fleiri skólar taka nú upp gangbrautagæslu við skólana og eru það bæði eldri nemendur og foreldrar sem koma að því verkefni.

Á þessu starfsári hefur fjölmörgum verkefnum frá fyrra ári verið fylgt eftir og ný verið tekin upp. Ef nefna má verkefni sem hefur verið framfylgt er skipulegar hringingar í grunnskóla þar sem rætt er um stöðuna, aðstoð boðin og skólafólk hvatt til að sinna fræðslunni af krafti. Þessi símtöl eru ákveðin solumennska ef svo má að orði komast en einnig mikilvægur þáttur í að efla tengslin milli aðila. Ég hef haldið áfram að rækta tengslin við landshlutaþing Félags grunnskólakennara og reynt að mæta á þessi þing með fræðslu og upplýsingar. Einnig hefur verið reynt að efla áfram tengslin við skólaráðin og foreldrasamfélagið á hverjum stað. Dæmi um ný verkefni sem var unnið að á árinu eru gerð myndbanda um endurskinsmerki og skólábíla. Einnig var unnin mikil undirbúningsvinna tengd því að umferðarfræðsla verði hluti af námi kennaranema í háskólastofnunum. Sú vinna er enn á fullu og vonumst við að undirbúningsstarf skili sér á næstu misserum.

Eftirfarandi er upptalning á helstu verkefnum sem sinnt var á starfsárinu 2012.

### **Úthringingar í skóla**

Úthringingar eru mjög mikilvægur þáttur í starfinu og taka mikinn tíma líkt og fyrri ár. Eins og sjá má í ársskýrslu 2011 eru flestir grunnskólar landsins að endurskoða sínar skólanámskrár í tengslum við útgáfu á nýrri aðalnámskrá. Ég hef reynt að ná aftur utanum nákvæma stöðu umferðarfræðslunnar. Á þessu ári hefur verið hringt amk einu sinni í alla grunnskóla og suma oftast eftir því sem efni og ástæður þóttu til. Árið 2010 voru flestir skólar landsins með umferðarfræðslu í skólanámskrá en í dag eru allir skólar með sína skólanámskrá í endurskoðun. Í lok árs fór þó að berast svörun um að drög að nýjum skólanámskrám væru að koma í ljós og ekki verður annað séð en að umferðarfræðslan standi þar styrkum fótum. Staðan ætti því að koma betur í ljós hvað þennan þátt varðar á starfsárinu 2013.

## Grunnskóli á grænu ljósi

Haustið 2012 var haldinn fundur með starfsmönnum Umferðarstofu um hvernig starfinu yrði háttáð fram að áramótum og hvaða stefnu skyldi taka. Meðal annars var ákveðið að fara í áttak sem myndi bera nafnið „Grunnskóli á grænu ljósi.“ Þær áherslur sem átti að taka sérstaklega fyrir voru í fyrsta lagi ferðamáti nemenda til og frá skóla, í öðru lagi notkun á endurskinsmerkjum og í þriðja lagi hvernig nemendur nota og umgangast skólabilá.

Í tengslum við þetta verkefni fór töluverð vinna í að safna gögnum um þessa þrjá fyrnefndu punkta sem átti að ganga út frá. Farið var vel yfir lög og reglugerðir og annað efni tengt áherslupáttunum. Samhliða var öllu tiltæku fræðslufni safnað saman og yfirfarið.

Ákveðið var að halda blaðamanna- og kynningarfund í Ölduselsskóla og fá þrjá ráðherra til að koma og skrifa undir áskorun sem



bar fyrir skriftina „Grunnskóli á grænu ljósi.“ Ráðherrarnir sem komu og undirrituðu áskorunina voru þau Katrín Jakobsdóttir, menntamalaráðherra, Ögmundur Jónasson, innanríkisráðherra og Guðbjartur Hannesson, velferðarráðherra.

Umferðaröryggi skiptir sköpum fyrir lífsgæði og velferð okkar allra enda verjum við öll miklum tíma í daglegu lífi til að ferðast á milli staða. Það er því samfélagslegt verkefni að tryggja umferðaröryggi. Það þýðir að hver og einn einstaklingur þarf að leggja sitt af mörkum í sína þágu og annars. Með samstilltu áttaki getum við aukið umferðaröryggi – það er í okkar höndum.

„Grunnskóli á grænu ljósi“ er sameiginlegt áttak þriggja ráðuneyta og undirstofnana en með því er ættingin að beina athyglinni að þremur mikilvægum atriðum.

**Endurskinsmerki:**  
Í fyrsta lagi er lög áhersla á mikilvægi þess að nota endurskinsmerki. Með aukinni notkun á endurskinsmerkjum má draga verulega úr slysum á gangandi vegfarendum. Þeir sem nota endurskinsmerki sjást margfalt fyrir og betur en þeir sem nota þau ekki.

**Öruggar ferðaleiðir:**  
Í öðru lagi er öruggar ferðaleiðir séu valdar. Mikilvægt er að huga vel að öruggum göngu- og hjólaleiðum á milli skóla og frítundastaða. Það er öllum hölt að ganga til og frá skóla og mikilvægt að draga úr bílaumferð en hafa þarf í huga að oft er öruggasta leiðin ekki sú stýsta. Mikill umferðarhraði og umferðarþungi er vandamál við marga skóla og íþróttamannvirki.

**Skólaakstur:**  
Í þriðja lagi er athyglinni beint að öryggi barna er nota skólabilá. Nokkur fjöldi nemenda í grunnskólum á Íslandi kemur í skólann með skólabilum og því er mikilvægt að allir þekki þær reglur sem gilda og eiga að tryggja sem mest öryggi. Hugsa þarf að notkun öryggisbelta, hvernig gengið er að og frá hóplærðarbitreið og bílsjóttar þurfa að gæta sérstakrar varúðar þegar ekið er framhjá skólabilreið.

Þeir skólar sem ætla að taka þátt í áttakinu „Grunnskóli á grænu ljósi“ geta sent tölvupóst á Grundaskóla á Akranesi (sigurdur.elisson@akranes.is). Við skráningu fá skólar m.a. sendar ívar sluttar kvikmyndir sem annars vegar fjalla um skólaakstur og hins vegar um endurskinsmerki. Það er von okkar að sem flestir nemendur fái tækifæri til að sjá þessar myndir en í þeim er farið yfir mikilvæga umferðaröryggisþætti.

Hér með hvetjum við undirrituð grunnskóla á Íslandi til að fjalla um mikilvægi þess að allir leggi sitt af mörkum við að tryggja umferðaröryggi. Í því samhengi eru þau þrjú atriði sem athyglinni er hér beint að, ákaflega mikilvæg.

Guðbjartur Hannesson  
Velferðarráðherra

Ögmundur Jónasson  
Innanríkisráðherra

Katrín Jakobsdóttir  
Mennta- og menningismálaráðherra



Við athöfnina sýndi leikhópurinn Lotta brot úr umferðarleikriti sínu og vakti sýningin mikla gleði hjá börnunum. Efnið tengist áhersluverkefnum þessa árs og er góð áminning um það hvernig við förum yfir götur o.fl. Leikhópurinn hefur farið víða með leikverkið og meðal annars í marga grunnskóla og fengið góða dóma.



### **Samstarf við rekstraraðila hópbifreiða**

Verkefnastjóri í umferðarfræðslu hafði samband við öll stóru hópbifreiðafyrirtækin á landinu og ræddi við yfirmenn þeirra um hvernig skólaakstri væri háttað. Einnig voru ræddar ýmsar hugmyndir og hvernig aðilar gætu unnið saman að auknu umferðaröryggi fyrir börn og aðra vegfarendur. Þessum málum er misjafnlega háttað eftir hvaða rekstraraðila er átt við. Sem dæmi má nefna að Hópferðamiðstöðin/Trex, sem sér um allan skólaakstur á vegum Reykjavíkurborgar, gerði bækling um hvernig ætti að haga skólaakstri á sínum vegum. Hjá öðrum er fyrirkomulagið með öðrum hætti. Hjá Sérleyfisbílum Akureyrar (SBA) var t.d umgengni til og frá skólabílum undir hverjum og einum bílstjóra komið. Eftir að ég hafði samband við SBA var hins vegar allur skólaakstur á þeirra vegum tekinn til endurskoðunar. Unnið er að nýjum starfsreglum í samstarfi rekstraraðila og starfsmanna. Ég hef lagt fram ýmsar tillögur og ráð til fyrirtækisins. Allir bílstjórar SBA fengu að sjá myndbandið sem fjallar um skólaakstur og var haldinn fundur í framhaldi af því og málin rædd. Markmiðið er að koma umferðaröryggismálum til betri vegar hjá fyrirtækinu.

Fleiri aðilar hafa einnig tekið upp umræðu um fyrirkomulag skólabílaaksturs og umferðaröryggismála í því sambandi. Í því sambandi má nefna Borgarbyggð en þar hefur mikil umræða farið fram um málið.

## Gerð myndbands – merkingar skólabíla

Að vinna myndbandið um skólabíla krafðist nokkurs skiplags bæði hvað varðar leikara og við að útvega hentuga hópferðabíla í verkefnið. Samhliða vali á hópferðabílum var mikið hugsað út í hvort bílar væru rétt merktir í samræmi við lög og reglugerðir.

Ég gerði óformlega könnun á merkingum skólabíla og kom þá í ljós að nánast allir hópferðabílar sem sinna skólaakstri í nágrenni Akranes eru ekki merktir samkvæmt reglugerð. Það réði því að ég hafði samband við hópferðafyrirtækið Skagaverk og fékk hjá þeim bíla sem voru rétt merktir í til skólaaksturs og hentuðu í myndbandsverkefnið. Samhliða því var upplýsingum um réttar merkingar komið á framfæri.



Ég hafði samband við foreldra allra nemendanna sem tóku þátt í gerð myndbandsins og fékk þeirra leyfi til að börnin tækju þátt í verkefninu. Foreldrar krakkanna tóku þessu mjög vel og voru spennt að sjá hvernig myndbandið kæmi út.

Meðfylgjandi er hlekkur á myndbandið

<http://www.youtube.com/watch?v=p5qH7UPPnxc>

Til gamans er hér stutt saga frá krakka sem tók þátt í verkefninu

*Ég mætti í skólann kl 8 eins og venjulega með allt skóladótið mitt. Sigggi kom svo og sótti okkur kl 8:30. Þá var allt tilbúið til að taka upp myndbandið, rútuna komin og Þóra og Einar frá Umferðarstofu mætt. Við fórum í rútuna og keyrðum bara ótrúlega stutt en þá var stoppað og byrjað að taka upp. Ég var ekki í því atriði þannig að ég beið í rútunni með nokkrum krökkum á meðan hinir krakkarnir voru úti að leika að labba yfir götuna.*

*Sigggi sagði að þetta tæki bara þínu stund en mér fannst þetta svoldið lengi að líða. Sigggi var búinn að segja okkur að þetta væru 6 atriði sem þurfti að taka upp og þetta var bara fysta atriðið. Við myndum örugglega þurfa að vera þarna allan daginn, en það var allavegana betra en þurfa að vera í skólanum.*

*Þegar við vorum loksins búin að taka upp þetta atriði þurftum við að skipta um rútuna. Svo var tekið smá upp þegar við keyrðum um Grundahverfið og síðan fórum við upp í sveit. Þar áttum við að fara út úr rútunni og labba upp að sveitabænum eins og við ættum heima þar. Það þurfti að taka það upp nokkrum sinnum en samt ekki jafn oft og fyrsta atriðið.*

*Eftir þetta keyrði Sigggi okkur svo heim.*

*Nokkrum vikum seinna var svo myndbandið frumsýnt í salnum í skólanum. Við vorum kölluð upp á svið og allt. Þetta var næstum eins og að vera í bíó því það var búið að poppa handa okkur öllum og við fengum svo djús með að drekka.*

Myndbandið var flott og mér fannst rosalega gaman að taka þátt í þessu og að sjá hvað það tekur langan tíma að taka upp svona stutt myndband. Við lærðum einnig mikið um umferðina og þær hættur sem þarf að varast. Ég er rosalega ánægð að ég var valin til að vera með.





## Samstarf við íþróttá- og æskulýðsfélög

Í framhaldi af myndbandavinnunni hafði ég samband við fjöldann allan af íþróttá- og æskulýðsfélögum og ræddi við framkvæmdastjóra eða starfsmann þeirra um hvernig rútuferðalögum á þeirra vegum væri háttað. Viðmælendur tóku þessari ábendingu vel og ætluðu að ræða við þjálfara og leiðbeinendur á sínum vegum. Sem dæmi má nefna að Knattspyrnufélag ÍA hefur tekið öll keppnisferðalög hjá sér í gegn og brýnt fyrir bæði þjálfurum og hópferðafyrirtækinu sem ekur fyrir þá að fara eftir því sem „boðað“ er í myndbandinu. Einnig fagnaði ÍA að út væri komið myndband eins og þetta til leiðbeiningar fyrir íþróttafélög, skóla og alla þá sem bera ábyrgð á nemendum/keppendum á ferðalögum.

## Samstarf við ftr. Rannsóknarnefndar umferðarslysa (RNU)

Rannsóknarnefnd umferðarslysa (RNU) var okkur innan handar við gerð myndbandsins. Ég var í sambandi við Ágúst Mogensen forstöðumann RNU og fórum við vel yfir banaslysið sem var á Siglufirði 16.nóvember 2011 þar sem ekið var á 13 ára stúlku sem lést í kjölfarið. Það sem við ræddum var meðal annars hvort læra mætti eitthvað af því slysi. Við Ágúst vorum sammála um að það yrði að gera átak varðandi skólabílana.

Meðfylgjandi er hlekkur á skýrslu RNU um banaslysið sem varð á Siglufirði 16. nóvember 2011. [http://rnu.is/Files/Skra\\_0058278.pdf](http://rnu.is/Files/Skra_0058278.pdf)



## Umferd.is – uppfærslu er þörf

Ég hef fengið fjölda af fyrirspurnum varðandi Umferðarvefinn [www.umferd.is](http://www.umferd.is). Margar þessar fyrirspurnir eru af hverju leikir virka ekki t.d. í spjalddölvum. Mjög margir skólar eru farnir að nota spjalddölvur við sitt skólastarf og geta því ekki notað þær sem skyldi við sína vinnu inn á vefnum. Ég hef aðeins kynnt mér þessi mál og trúi ég að þessum tölvum muni fjölga mikið í skólum landsins á komandi misserum. Einnig hefur það komið til tals að búa þurfi til facebook síðu fyrir [www.umferd.is](http://www.umferd.is) Nemendur í 5. til 10. bekk grunnskólans eru margir þar inni og því tel ég að ef við búum til facebooksíðu tengda [www.umferd.is](http://www.umferd.is) myndi það auka áhuga krakkanna á því efni sem er inni á síðunni. Krakkarnir eru meira og minna inn á facebook alla daga og því er þetta flott leið til að ná betur til þeirra. Einnig tel ég það mjög gott fyrir vefinn [www.umferd.is](http://www.umferd.is) að hann fái nýtt og ferskara útlit í takt við nýjan tíma. Ég hef mjög oft verið spurður þegar ég er að kynna vefinn hvort hann sé alveg eins og fyrir átta árum. Kennurum finnst mörgum hverjum að „hressa“ þurfi upp á útlitið á vefnum. Ef notendur sjá alltaf sama útlitið ár eftir ár þá virkar vefurinn ef til vill þreyttur og lítið spennandi.

## Gangbrautavarsla við Grundaskóla

Nemendur í 10. bekk Grundaskóla sinna gangbrautavörslu við skólann í ár eins og undan farin ár. Gangbrautavarslan hefur gríðarlega góð áhrif á aðra nemendur skólans og hvetur þá til að ganga til og frá skóla.



Nemendum í Grundaskóla finnst það ekki neitt tiltöku mál að sinna gangbrautavörslu við skólann en gangbrautavarsla hefur verið við skólann í 17 ár og er fyrir löngu búin að festa sig í sessi sem eitt af verkefnum elstu nemenda. Þeim finnst að þau séu að borga til baka fyrir þá þjónustu sem þeim var veitt sem nemendum í Grundaskóla í gegnum tíðina. Hér gildir hið fornkvæðna.. „ungur nemur gamall temur.“

Eins og fram kemur í upphafi þessarar skýrslu eru fjölmargir skólar búnir að taka upp gangbrautavörslu við sinn skóla. Þessum skólum fer fjölgandi og gaman að fylgjast með þeim vexti. Almennu eru þetta elstu bekkingar skólanna og foreldrar sem taka verkefnið að sér. Þá hefur gangbrautavarslan vakið aukna athygli vegfarenda og er oftast til umfjöllunar í fjölmiðlum.

## Handbók í umferðarfræðslu

Í byrjun árs 2012 því handbók um umferðarfræðslu endurskoðuð og öll yfirfarin. Upplag af henni var prentað og dreift til þeirra sem eftir því höfðu óskað. Ég hef einnig verið með eintök af handbókinni með á öllum mínum kynningum í skólum. Mjög margir skólar hafa notað handbókina við skipulag á umferðarfræðslu í tengslum við vinnu sína að nýrri námskrá eftir að aðalnámskrá grunnskólanna var breytt.



## **Samstarf við lögregluna**

Ég hef átt gott samstarf við lögregluna og hefur það samstarf aukist á þessu ári. Það gerist oftast en áður að lögreglumenn eigi frumkvæði að samskiptum og er það mjög jákvætt. Í mörg ár hef ég leitað eftir þessu samstarfi og alltaf verið vel tekið. Vonandi á þetta samstarf bara eftir að aukast og styrkja umferðarfræðslu fyrir börn á Íslandi. Í sameiningu og samvinnu erum við sterkari og náum meiri árangri.

## **Umferðartalning á gatnamótum – hugmyndavinna fyrir námsefni**

Nemendur í 8. bekk tóku þátt í verkefni í samstarfi við Akraneskaupstað. Verkefnið gekk út á að telja bíla sem fóru um gatnamót Kalmansbrautar og Stillholts og meta umferðarmagn til að nýta við hönnun og breytingu umferðarmannvirkja. Úttekt var framkvæmd snemma morguns og seinni part dags þegar umferð er hvað þyngst. Úr þessum upplýsingum var síðan unnið og nemendur fá að fylgjast með hönnun og tillögum til úrbóta á ákveðnum svæðum. Þetta er spennandi vinna og hugsanlega má útbúa nýtt námsefni tengt þessu samstarfi. Það er gagnlegt að nemendur vinni úttekt á umferð sem tengist t.d. stærðfræði og vinni síðan að tillögum til úrbóta þar sem þess er þörf. Við marga skóla eru uppi vandamál tengd umferðinni og það er áhugavert að nýta nemendur í að finna lausn sem gagnast í samstarfi við skóla og sveitarfélögin. Áfram verður unnið í þessu verkefni og vonandi leiðir það til einhvers á árinu 2013 sem gæti farið sem nýtt efni inn á umferðarvefinn.

## **Umferðarfræðsla í kennaranámi**

Ég hef verið í sambandi við Menntavísindasvið Háskóla Íslands (HÍ) og Háskólann á Akureyri (HA) um að koma á fót samstarfi. Markmiðið er að koma upp tengslum og samstarfi til að kynna umferðarfræðslu betur fyrir kennaranemum og verðandi kennurum í íslenskum grunnskólum. Skipulag þessarar vinnu gengur vel og er afar spennandi verkefni. Bæði Menntavísindasvið HÍ og kennaradeild HA hafa tekið vel í umræðurnar og tillögur mínar. Mikil undirbúningsvinna hefur farið fram og er von mín að hún skili árangri á árinu 2013 með formlegu samstarfi og auknu vægi umferðarfræðslu í kennaranámi.

## **Hjóla- og hjálmaverkefni**

Ég hef tekið þátt í mörgum hjálma- og hjólaverkefnum undanfarin ár. Það var engin breyting á því þetta árið. Það sem helst hefur verið gert er t.d aðstoð við hjálmagjöf Kiwanis/Eimskips hér í næsta nágrenni við Grundaskóla. Einnig hef ég verið fenginn til að koma með egghjálminn til að ræða við nemendur skólanna um mikilvægi þess að vera með hjálm við hjólreiðar. Öllum skólum á landinu var gefinn egghjálmur fyrir ekki svo mörgum árum síðan en ég er þess fullviss að þessir hjálmar eru ekki til staðar í skólunum lengur. Því tel ég mjög mikilvægt að huga að því að fá samskonar hjálma aftur í skólana.



Einnig fóru nemendur á elsta stigi Grundaskóla, foreldrar og starfsmenn í sína árvissu hjólaferð fyrir Hvalfjörð. Hefur sú ferð rækilega fest sig í sessi og er orðin einn af boðberum sumarkomu.



Fleiri umferðartengt verkefni eru t.d hjóladagar í leikskólanum Garðasel á Akranesi. Er einn slíkur haldinn að vori. Ég var þeim innan handar með skipulag og framkvæmd á þessum hjóladegi. Hann tókst mjög vel og er kominn til að vera.



Einnig aðstoðaði ég grunnskólann í Borgarnesi og Heiðarskóla við skipulag og framkvæmd á sínum hjóladögum vorið 2012. Það er dæmi um starf sem hefur aukist með hverju ári og umferðarfræðslan er komin mjög sterk inn í þessa skólastarf.



### Hjálmar á allra höfuð í 7. bekk

Samtök álframleiðinda, Samál, hafa sýnt verkefninu Hjálmar á allra höfuð í 7. bekk mikinn áhuga. Ég er búinn að fara á fund með þeim að kynna verkefnið. Umræður voru í gangi um að Norðurál, Fjarðarál og Alcoa myndu taka verkið að sér en það gekk ekki upp. Fyrirtækin komu með þá hugmynd að fá Samál að málinu. Ég er búinn að vera í góðu sambandi við Þorstein Víglundsson vegna þessa og í sameiningu höfum við reynt að fleyta málinu áfram. Nú er búið að ræða hugmyndina í tvígang hjá stjórn Samáls og lokasvars er að vænta á stjórnarfundum sem fer fram um miðjan janúar 2013. Þetta ferli er búið að vera langt og strangt og ótrúleg undirbúningsvinna farið fram. Hér á vel við það sem stundum er sagt að góðir hlutir gerast hægt. Ég er enn vongóður að þetta verkefni nái fram að ganga á endanum.

### Greinar í blöð um umferðarfræðslu – kynning út á við

Ég er búinn að vera í góðu sambandi við fjölmiðla til að minna á mikilvægi umferðarfræðslu og umferðaröryggis barna. Ég hef t.d. verið í mjög góðu sambandi við Skessuhorn, fréttablaðið okkar hér á Vesturlandi. Einnig hef ég verið í samband við Bændablaðið í sambandi við skólabíla. Bændablaðið hefur í hyggju að taka sérstaklega upp umfjöllun um skólaakstur t.d. í sveitaskólum; öryggi farþega í þessum ferðum, hvar nemendur eru teknir upp í skólabíla og fleira. Eining hef ég verið í sambandi við Víkurfréttir á Suðurnesjum, Bæjarins besta á Ísafirði, N4 á Norðurlandi svo eitthvað sé nefnt. Allir þessir fjölmiðlar hafa rætt á einhvern hátt um umferðaröryggismál og hafa í hyggju að fjalla frekar um málaflökkinn. Fleiri dæmi um umfjöllun fjölmiðla í framhaldi af samskiptum mínum er að starfsmenn N4 hafa rætt um skólabíla og um gangbrautavörslu sem foreldrar nemenda í Naustaskóla sinna. Þeir hafa einnig verið duglegir að minna á nauðsyn þess að vera með endurskinsmerki og að nota þau rétt. Eyjafréttir og Vikudagur hafa fengið efni frá mér varðandi umferðarfræðslu í skólum og um umferðarvefinn. Einnig hefur lögreglan á Akranesi og Suðurnesjum verið mjög dugleg að fá fréttir frá Grundaskóla og sett fréttir inn á Facebook síður sínar.

Í lok árs var unnið að grein í blað Heimilis og skóla, en þar væri áhugavert að fjalla um samstarf fjölskyldunnar og yfirvalda við að tryggja sem mest umferðaröryggi.

## Samstarf við skóla og sveitafélög

Ég hef unnið með starfsmönnum fjölda sveitarfélaga á starfsárinu og hefur það samstarf miðað að því að tryggja öruggar gönguleiðir skólabarna til og frá skóla, taka þátt í umræðu um fræðslu fyrir foreldra o.s.frv. Dæmi um slíka samvinnu er samstarf við Auðarskóla og Dalabyggið. Þar hafa menn tekið höndum saman og lagt áherslu á öryggi gangandi vegfarenda. Dalabyggið fékk t.d. viðvörðunarskilti frá Grundaskóla sem varar við umferð skólabarna og fleiri gögn til að setja upp og nota hjá sér.



Borgarbyggð er einnig búin að setja upp sambærilegt skilti við skólann hjá sér en einnig hafa þeir málað á götuna við gunnskólann „VARÚÐ“ til að minna ökumenn á að þeir aka í nágrenni við grunnskóla. Áhugi annarra sveitarfélaga hefur einnig aukist á að sinna þessum málum betur. Þann áhuga má kannski fyrst og fremst tengja við aukið vægi foreldra í skólaráðum en í fyrra var mikið lagt upp úr að ná til þessara ráða með ýmsar upplýsingar.

Nokkrir skóla hafa rætt við mig hvað sé hægt að gera til að lækka hraðann við skólana. Því miður er ekki til ein lausn sem hentar öllum. Lega grunnskóla og staðsetning þeirra skapar oft vandræði. Það er ekki auðsótt mál að lækka hraða við suma skóla sem eru t.d. við stofnbrautir. Mikil umræða hefur verið í fjölmiðlum um ökuhraða við skóla og hvað sé til ráða. Lögreglan er víða fámenn og getur illa sinnt eftirliti af þeim krafti og þunga sem þeir vilja.

## Foreldraverðlaun Heimilis og skóla.

Í vor höfðu samtökin Heimili og skóli samband við mig og vildu fá mitt álit á gangbrautavörslu forelda í Naustaskóla á Akureyri. Gangbrautavörsluverkefnið hjá þeim er keyrt áfram af foreldrum nemenda í skólanum. Þar sem ég kom að skipulagi á verkefninu í upphafi hjá þeim þá þekkti ég mjög vel til þessa gangbrautaverkerfisins. Í stuttu málið þá hlaut gangbrautaverkefnið í Naustaskóla önnur verðlaun í vali Heimilis og skóla á foreldraverðlaununum fyrir árið 2012.

## Fablab – hugmyndasmiðja

Ég fór á sérstakt kynningarnámskeið hjá Fablab hugmyndasmiðjunni en smiðjan vinnur í nánú samstarfi við Nýsköpunarmiðstöð Íslands. Í stuttu máli var námskeiðið hugsað sem tækifæri til að þróa hugmynd áfram og láta hugmynd verða að veruleika. Það eru þrjár Fablabsmiðjur starfræktar á Íslandi og eru þær á Sauðárkróki, í Vestmannaeyjum og á Akranesi. Margar skemmtilega hugmyndir hafa komið fram og er verið að vinna að þeim. T.d. gerð kassabíla. Flott verkefni fyrir miðstignemendur. Kassabílinn teiknaður upp og hannaður frá grunni að vetri og smíðaður svo að vori og haldið kassabíla rallý í kjölfarið. Unnið verður með ákveðið grunnsnið og verður búið að ákveða efnismagnið sem hver hópur fær til verksins. Spannandi verkefni og verður gaman að sjá hvernig út koman verður.

## Umferðarþing 2012

Ég fór að sjálfsögðu á umferðarþing Umferðarstofu sem haldið var í tónlistar- og ráðstefnuhúsinu Hörpu á haustdögum. Mörg áhugaverð erindi voru á þinginu, t.d um framtíðarsýn hjólreiðastíga á höfuðborgarsvæðinu. Þá var ekki síður áhugavert að heyra umfjöllun um umferðaröryggisáætlunina en eins og allir vita er umferðarfræðslan hluti af þeirri heildaráætlun. Niðurstöður og árangur til þessa ætti að vera öllum hvatning til að halda áfram á sömu braut og stefna á að gera enn betur.

### Kostnaður vegna umferðarslysa

Á síðasta ári tók ég þátt í námsefnisgerð sem tengist kostnaði samfélagsins vegna umferðarslysa. Hér er um spennandi samvinnu nemenda, kennara og sérfræðinga að ræða. Í verkefnavinnunni felst að nemendur þurfa að afla upplýsinga frá tryggingafélögum o.fl. og reyna að leggja mat á kostnað samfélagsins vegna umferðarslysa. Þessi vinna er hluti af fræðslu/umræðu sem mér finnst að mætti taka meira upp í grunnskólum. Nemendur gera sér almennt ekki neina grein fyrir því hvað er verið að tala um miklar upphæðir í t.d einu tjóni. Þá gefur þessi vinna gott tækifæri til að koma inn á ólíkar námsgreinar og samþætta umferðarfræðsluna öðrum námsgreinum.

### Mikill kraftur í starfinu á yngsta stigi

Eins og fyrri ár þá er krafturinn mestur í starfinu tengt yngsta stiginu. Það er í sjálfu sér eðlilegt þar sem fræðslan er brýnust á því stigi og nemendur kappsfullir að læra umferðarreglurnar. Þessi staða gerir einnig mesta kröfu til mín og þeirra er halda utanum fræðsluna að uppfæra nýja þekkingu og endurskoða upplýsingar og námsefni sem er í boði fyrir kennara vítt og breitt um landið. Í haust var haldinn sérstakur fundur með kennurum á yngsta stigi hér í Grundaskóla til að fara yfir stöðuna. Á þeim fundi var plan fyrir veturinn sett upp og rætt hvað þyrfti helst að endurskoða og vinna.



### Könnun á stöðu umferðarfræðslunnar

Könnun á umferðarfærslu var framkvæmd á árinu. Mikil vinna var lögð í að búa til spurningar og vanda til allra verka. Þessi könnun var send út á alla grunnskóla landsins eða 170 talsins. Með þessari könnun var reynt að fá formlega yfirsýn yfir hvað er verið að gera í umferðarmálum í grunnskólunum. Helsta vandamálið við þessa könnun var hið sama og er við flestar kannanir það er að fá þátttakendur til að svara spurningunum og taka þátt. Til að stuðla að sem bestri svörum var tölvupóstur sendur ítrekað á skólana. Einnig var haft samband símleidis og þátttakendur hvattir til að senda inn upplýsingar. Könnunin var send út með rafrænum hætti í gegnum spurningarforritið Zoomerang. Svarhlutfall var tæp 73% og bárust margvíslegar upplýsingar sem mikilvægt er að skoða betur og nýta í framhaldinu. Í heildina er ég nokkuð sáttur með hvernig til tókst. Við náðum góðri svörum og miklu af upplýsingum. Ljóst er að almenn ánægja er með verkefnið og þann árangur sem hefur náðst. Niðurstöður þessarar könnunar verða gerð skil í sérstakri skýrslu.

## Ýmis vinna og áherslur

Almenn umferðarfræðsla nær yfir allt árið en í einstökum mánuðum er áherslan lögð á eitthvað ákveðið. Til dæmis var unnið sérstaklega með reiðhjólíð og öruggar gönguleiðir í september, í október og nóvember var unnið með endurskinsmerkin. Í desember var jóladagatal [www.umferd.is](http://www.umferd.is) tekið föstum tókum o.s.frv. Þetta fyrirkomulag er mjög hentugt og gefur möguleika á meiri samskiptum og samvinnu við hina ýmsu kennara og skóla.

## Skólaheimsóknir

Ég hef heimsótt fjöldann allann af skólum á síðasta starfsári. Ég fór í þó nokkra skóla á suðurlandi og eru slíkar heimsóknir eru alltaf gagnlegar. Dæmi um velheppnaða heimsókn og samvinnu er ferð til Vestmannaeyja. Í þeirri heimsókn átti ég fyrst fund með Fanneyju Ásgeirsdóttur, skólustjóra. Hún tjáði mér að Grunnskóli Vestmannaeyja ynni ekki mikið með umferðina almennt. Eftir heimsóknina og spjall við skólafólkið er staðan allt önnur og Eyjamenn komnir á fulla ferð í umferðarfræðslunni. Skólinn er nú að vinna mikið með endurskinsmerki og öruggar gönguleiðir milli heimilis og skóla. Þá kom í ljós að kennarar vissu um Umferðarvefinn en höfðu ekki gert sér grein fyrir öllu efni sem þar er til staðar. Þetta er ekkert einsdæmi en það virðist sem svo að kennarar vanmeti vefinn þó þeir almennt þekki til síðunnar.

Annað dæmi um velheppnaða heimsókn og samstarf er fræðsluferð í Hólabrekkuskóla í Reykjavík. Hólabrekkuskóli er að vinna mjög gott starf í forvörnum af ýmsum toga. Yngsta stigið fer t.d. mjög vel yfir endurskinsmerki á haustin. Einnig fara þau mjög vel yfir öruggar gönguleiðir á milli heimilis og skóla. Nemendur á miðstigi fara t.d. í ratleikinn sem Umferðarstofa gaf út og þeim líkar hann mjög vel. Hvað krakkana á unglingsstigi varðar þá kemur lögreglan reglubundið til þeirra og ræðir við nemendur um ýmis brýn forvarnarmál.

Fleiri dæmi mætti nefna um vel heppnaðar heimsóknir og samstarf. Þá er einnig gaman að skoða hvernig skólarnir meta stuðning Grundaskóla og verkefnastjóra í sinni vinnu. Eftirfarandi er tilvísun í skýrslu verkefnastjóra í Hólabrekkuskóla.

*„Úr skýrslu verkefnastjóra Hólabrekkuskóla í forvörnum og lýðheilsu:*

Í nóvember barst mér bréf um átakið *Grunnskóli á grænu ljósi* sem er sameiginlegt átak þriggja ráðuneyta; Velferðarráðuneytis, Innanríkisráðuneytis og Mennta- og menningarmálaráðuneytis. Með því er ætlunin að beina athyglinni að þremur mikilvægum atriðum: *Notkun endurskinsmerkja, öruggi til og frá grunnskóla og öryggi barna í skólabifreiðum* (almenningsvögnum og rútum). Ég skráði skólann til þátttöku um leið og bréfið barst mér í lok nóvember. Fimmtudaginn 6/12 2012 kl. 14:30-16:00 fundaði ég með Sigurði Elíssyni verkefnastjóra átaksins en hann sótti okkur heim. Á fundinum fengum við gefin ýmis gögn og ábendingar um efni auk þess sem ég fór yfir það sem við höfum verið að gera undanfarin ár í umferðarfræðslu.

Á fundinum með verkefnastjóra kom fram að Hólabrekkuskóli er að sinna endurskinsmerkjabættinum sérstaklega vel þar sem árlega hefur verið safnað endurskinsmerkjum fyrir nemendur og starfsfólk skólans – auk þess sem nemendur á haustönn í 1. bekk fá fyrirlestur um endurskinsmerki, notkun þeirra og virkni, endurskinsmerkjabókamerki frá Slysavarnafélaginu Landsbjörg og litabók um endurskinsmerki sem við útbjuggum.



## Skólaheimsóknir 2012

Þeir skólar sem ég heimsótti formlega árið 2012 voru eftirtaldir: Grunnskólinn á Hellu, Heiðarskóli, Brekkubæjarskóli, Grunnskólinn í Borgarnesi, Grunnskólinn í Stykkishólmi, Grunnskóli Borgarfjarðar á Hvanneyri, Hólabrekkuskóli, Grunnskóli Borgarfjarðar í Varmalandi, Grunnskólinn Kleppjárnsreikum, Grunnskóli Grundarfjarðar, Blönduskóli, Varmahlíðarskóli, Grunnskóli austan vatna Hólum, Grunnskóli Húnaþings-vestra, Brekkuskóli, Giljaskóli, Glerárskóli, Grunnskóli Dalvíkurbyggðar, Hlíðarskóli, Lundarskóli, Naustaskóli, Oddeyrarskóli, Síðuskóli, Árskógarskóli Þelamerkurskóli, Valsársskóli, Öldutúnsskóli, Grunnskólinn Vestmannaeyjum. Fleiri skólar voru heimsóttir en með óformlegri hætti en þeir sem hér á undan hafa verið nefndir.

### Grunnskóli á grænu ljósi – Skráning og utanumhald

Eftir að verkefninu „Grunnskóli á grænu ljósi“ var ýtt úr vör í Ölduselsskóla 14. nóvember 2012 hófst vinna við að fylgja verkefninu eftir. Fyrst var sendur tölvupóstur á alla skóla (bæði skólann sjálfann en einnig á skólastjórnann) þar sem verkefnið var kynnt. Viku síðar var sendur bréfpóstur á alla skóla og þeim boðin þátttaka í verkefninu. Síðasti hluti þessa verks var að ég hafði samband símleiðis við alla skóla á landinu. Skráning í verkefnið hefur verið ásættanleg. Það eru núna 68 skólar skráðir og þeim er enn að fjölga. Um tíu skólar eru með málið í vinnslu og mjög margir skólar sögðu að þeir myndu vera í sambandi strax eftir áramótin. Ég ætla að hafa samband símleiðis við alla skóla núna í janúar og ræða þessi mál við þá og hvernig hægt er að gera umferðarfræðslunni sem bestu skil í grunnskólastarfi á Íslandi og þá ekki síst hvernig aðlögun að nýrri aðalnámskrá gengur.



## Nýjar skólanámskrár í byggingu

Allir grunnskólar á Íslandi vinna nú að innleiðingu á nýrri aðalnámskrá. Vegna þessa hefur ekki enn verið hægt að uppfæra skráningu á stöðu umferðarfræðslunnar í einstökum skólum sbr. skráningarlistann góða. Allir grunnskólar eru enn með skólanámskrár í endurskoðun og á meðan á slíku ástandi varir halda eldri námskrár gildi sínu. Ég hef spurt skólastjórnendur skipulega um þessa vinnu og í öllu skólum eru verkefnahópar kennara að störfum. Þegar spurt er um hvort að skólarnir hafi ekki áhuga á að tryggja stöðu umferðarfræðslunnar í nýjum skólanámskrám þá er svarið einróma að það verði gert. Reynslan er að þessum svörum fjölgi með hverju árinu og almennt eru skólastjórnendur áhugasamari um þessa fræðslu en áður. Á árinu 2013 má reikna með að nýjar skólanámskrár fari að líta dagsins ljós og þá kemur staðan betur í ljós og skráningarlistinn verður uppfærður um leið og nýjar upplýsingar berast.