

Ársskýrsla 2013

SAMGÖNGUSTOFA
VEGAGERÐIN
INNANRÍKISRÁÐUNEYTIÐ
RÍKISLÖGREGLUSTJÓRINN

FRAMKVÆMD UMFERÐARÖRYGGIS- ÁÆTLUNAR

Ársskýrsla 2013

**FRAMKVÆMD
UMFERÐARÖRYGGIS-
ÁÆTLUNAR**

Samgöngustofa 




RÍKISLÖGREGLUSTJÓRINN


INNANRÍKISRÁÐUNEYTIÐ

INNGANGUR	4
1. UMFERÐARSTOFA VERÐUR HLUTI SAMGÖNGUSTOFU	5
2. UMFERÐARÖRYGGISRÁÐ	5
3. SAMRÁÐSHÓPUR UMFERÐARÖRYGGISÁÆTLUNAR	5
4. FJÁRHAGSÁÆTLUN	6
5. AÐGERÐIR OG VERKEFNI Á ÁRINU 2013: VEGFARENDUR	7
5.1. EFTIRLIT LÖGREGLU OG VINNSLA ÚR LÖGGÆSLUMYNDAVÉLUM.....	7
<i>Sérstakt hraðaeftirlit lögreglu</i>	7
5.2. SJÁLFVIRKT HRAÐAEFTIRLIT	10
5.3. ÁRÓÐUR	12
<i>Framleiðsla auglýsinga</i>	12
<i>Birting auglýsinga</i>	13
<i>Árangur aðgerða gegn hraðakstri</i>	13
<i>Ölvunarakstur: Staðan í dag</i>	15
5.4. SAMSKIPTAVEFIR OG NÝIR MIDLAR.....	15
5.5. FRÆÐSLA Í SKÓLUM	16
<i>Fræðsla í grunnskólum</i>	16
<i>Fræðsla í framhaldsskólum</i>	17
5.6. FRÆÐSLA TIL ERLENDRA ÖKUMANNA.....	18
5.7. FRAMLEIÐSLA OG BIRTING FRÆDSLUEFNIS	19
<i>Framleiðsla fræðslumynda</i>	19
<i>Birting fræðslumynda í sjónvarpi</i>	19
6. AÐGERÐIR OG VERKEFNI Á ÁRINU 2013: VEGAKERFI	20
6.1. EYÐING SVARTBLETTA, LAGFÆRINGAR Á UMhverfi VEGA OG UPPSETNING VEGRIÐA	20
6.2. UNDIRGÖNG FYRIR BÚFÉ OG HVÍLDARSVÆÐI VIÐ ÞJÓÐVEGI	21
6.3. ÝMIS VERKEFNI	22
<i>Hraðamyndavél til notkunar í bíl</i>	22
<i>Umferðaröryggisúttekt á vegum</i>	22
<i>Umsjón og eftirlit með öryggisáðgerðum</i>	22
<i>Styrkur til FÍB vegna EuroRAP</i>	22
<i>Prentunarkostnaður</i>	22
7. AÐGERÐIR OG VERKEFNI Á ÁRINU 2013: STEFNUMÓTUN, RANNSÓKNIR OG LÖGGJÖF	23
7.1. KÖNNUN Á AKSTURSHÉGDUN ALMENNINGS	23
7.2. UMFERÐARKÖNNUN	25
7.3. ÖNNUR VERKEFNI	25
8. VERKEFNI ÁN SÉRSTAKRAR FJÁRVEITINGAR	26
8.1. ALÞJÓÐLEGT SAMSTARF	26
VIÐAUKI I: EFTIRLIT MEÐ HRAÐAKSTRI	28
VIÐAUKI II: SJÁLFVIRKT UMFERÐAREFTIRLIT	49
VIÐAUKI III: EFTIRLIT MEÐ ÖLVUNARAKSTRI	61
VIÐAUKI IV: LYKILSTÆRÐIR ÚR SLYSASKRÁ SAMGÖNGUSTOFU	67
VIÐAUKI V: EYÐING SVARTBLETTA, LAGFÆRINGAR Á UMhverfi VEGA OG UPPSETNING VEGRIÐA	70
VIÐAUKI VI: HVÍLDARSVÆÐI OG UNDIRGÖNG FYRIR BÚFÉ	81
VIÐAUKI VII: ÁRSSKÝRSLA GRUNDASKÓLA	83

Hönnun forsíðu: Ámundi Sigurðsson

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 Transportøkonomisk 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. Umferðarstofa verður hluti Samgöngustofu

Samgöngustofa tók til starfa þann 1. júlí 2013, með sameiningu Flugmálastjórnar Íslands, stjórnsýslu- og eftirlitshluta Siglingastofnunar, Umferðarstofu og stjórnsýslu- og eftirlitshluta Vegagerðarinnar. Sameinuð stofnun telur u.þ.b. 160 starfsmenn. Starfsemin var fyrst rekin á þremur stöðum, í Vesturvör, Borgartúni og Skógarhlíð, en fluttist í Ármúla 2 þann 15. september 2014.

2. Umferðaröryggisráð

Sérstakt umferðaröryggisráð, sem ætlað er að vinna að framgangi umferðaröryggisáætlunar tók til starfa árið 2005. Árið 2013 sátu í umferðaröryggisráði Ragnhildur Hjaltadóttir, ráðuneytisstjóri í innanríkisráðuneytinu, og formaður ráðsins, Dagný Jónsdóttir forstjóri Umferðarstofu og í stað hennar frá 1. júlí 2013 Hermann Guðjónsson forstjóri Samgöngustofu, Hreinn Haraldsson vegamálastjóri og Haraldur Johannessen ríkislögglustjóri.

3. Samráðshópur umferðaröryggisáætlunar

Samráðshópur um framkvæmd umferðaröryggisáætlunar var skipaður 2005. Hlutverk samráðshópsins er að gera starfs- og framkvæmdaáætlun á grundvelli umferðaröryggisáætlunar, samkvæmt ályktun Alþingis. Árið 2013 störfuðu Katrín Þórðardóttir og Ásta Sóllilja Sigurbjörnsdóttir, lögfræðingar í innanríkisráðuneytinu, sem formenn samráðshópsins. Aðrir fulltrúar hópsins voru Gunnar Geir Gunnarsson framkvæmdastjóri umferðaröryggissviðs Umferðarstofu og seinna umferðarsviðs Samgöngustofu, Auður Þóra Árnadóttir forstöðumaður umferðardeildar hjá Vegagerðinni og Jónína Sigurðardóttir aðstoðaryfirlöggluþjónn hjá embætti ríkislögglustjóra.

4. Fjárhagsáætlun

Tafla 1. Áætlun um tekjur og gjöld.

Tekjur 2013	millj. kr.	Gjöld 2013	millj. kr.
Frá vegaáætlun	375,0	Vegfarendur	132,5
Umferðaröryggisgjald	0	Vegakerfið	239,5
Sérstök fjárv. til umferðaröryggismála	0	Ökutæki	0
Ónýttar fjárheimildir Umferðarstofu	0	Stefnumótun, rannsóknir og löggjöf	3,0
Til ráðstöfunar alls:	375,0	Samtals gjöld:	375,0

Tafla 2. Kostnaður við einstök verkefni.

Heiti verkefnis		Áætlun millj. kr	Rauntölur millj. kr
<i>Vegfarendur</i>			
5.1	Eftirlit lögreglu og vinnsla úr löggæslumyndavélum	52,0	50,5
5.2	Sjálfvirkt hraðæftirlit	35,0	33,3
5.3	Áróður	17,0	17,5
5.4	Samskiptavefir og nýir miðlar	5,0	1,5
5.5	Fræðsla í skólum	7,5	6,9
5.6	Fræðsla til erlendra ökumanna	9,0	12,5
5.7	Framleiðsla og birting fræðsluefnis	7,0	7,5
<i>Vegakerfi</i>			
6.1	Eyðing svartbletta, umhverfi vega og vegrið	214,0	214,2
6.2	Undirgöng fyrir búfé og hvíldarsvæði við þjóðvegi	10,0	4,7
6.3	Ýmis verkefni	15,5	15,2
<i>Stefnumótun, rannsóknir og löggjöf</i>			
7.1	Könnun á aksturshegðun almennings	2,5	2,0
7.2	Umferðarkönnun	0,5	0,5
7.3	Önnur verkefni	0	0
Kostnaður alls		375,0	366,3

5. Aðgerðir og verkefni á árinu 2013: Vegfarendur

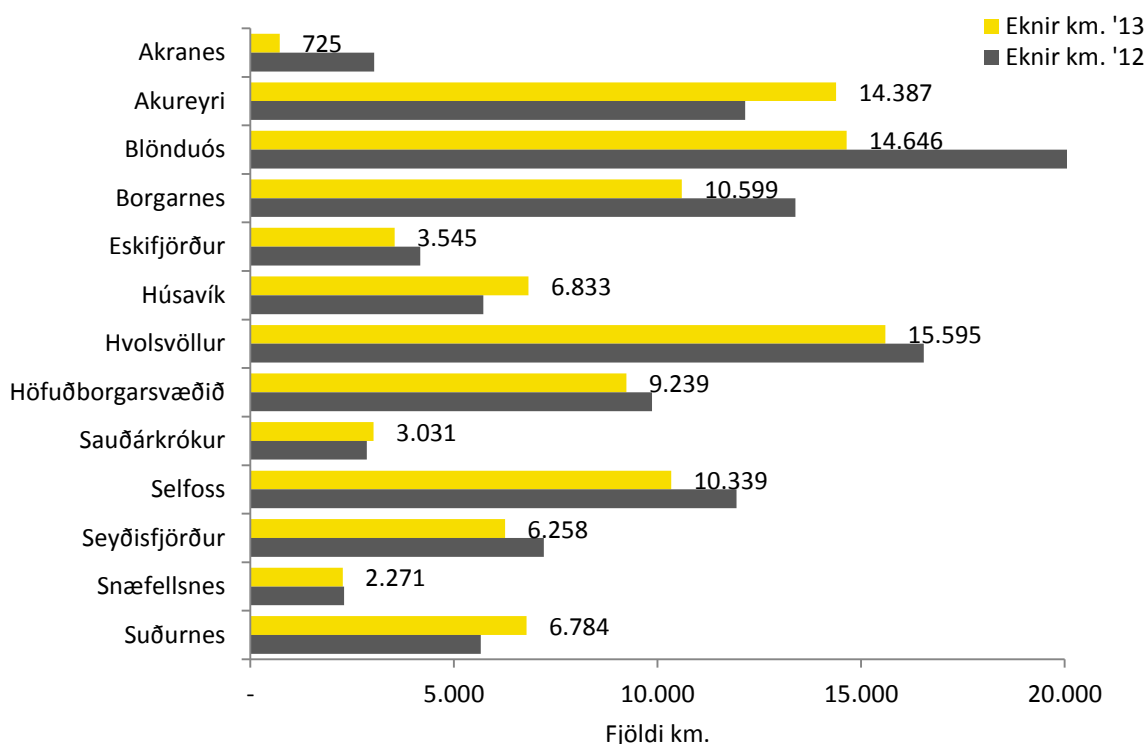
Í þessum flokki eru verkefni sem miða að því að bæta æskilega hegðun og viðhorf hjá öikumönnum og öðrum vegfarendum. Um er að ræða eftirlit lögreglu, sjálfvirkt eftirlit sem og fræðslu- og áróðursverkefni Umferðarstofu.

5.1. Eftirlit lögreglu og vinnsla úr löggæslumyndavélum

Sérstakt hraðaeftirlit lögreglu

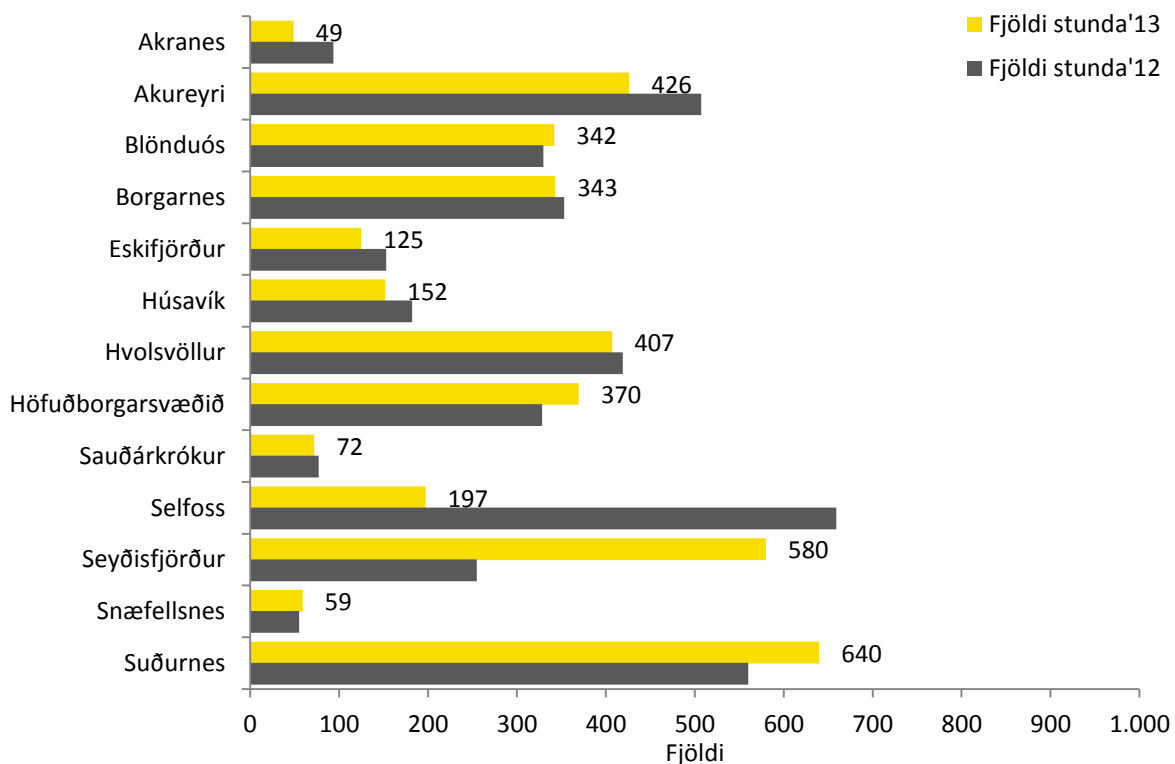
Sumarið 2013 var framkvæmt sérstakt hraðaeftirlit í maí til september en alls voru það 13 embætti sem framkvæmdu eftirlitið. Á því tímabili voru vinnustundir vegna eftirlitsins 3.774 klukkustundir og eknir voru 104.584 km. Fjöldi hraðakstursbrota var 1.730 en heildarfjöldi brota var 2.043 en þar falla 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, vítaverður akstur og réttindaleyfi.

Lögreglan á Hvolsvelli ók mest á meðan á eftirlitinu stóð eða 15.595 km. Þar á eftir var lögreglan á Akureyri með 14.900 km akstur og lögreglan í Blönduósi ók 14.646 km. Minnstur var aksturinn hjá lögreglunni á Akranesi eða 725 km (mynd 1). Á árinu 2013 voru eknir 104.252 km en á árinu 2012 voru þeir 115.116, þetta jafngildir um 9% minnkun í akstri milli ára.



Mynd 1. Fjöldi ekinna kílómetra vegna hraðaeftirlits árin 2012 og 2013.

Í heildina var eftirlitinu sinnt í 3.762 klukkustundir. Lögreglan á Suðurnesjum eyddi flestum vinnustundum í eftirlitið eða 640 en þar á eftir var það lögreglan á Seyðisfirði með 580 vinnustundir. Lögreglan á Akranesi eyddi minnstum tíma í eftirlitið eða 49 vinnustundum og lögreglan á Snæfellsnesi 59 (mynd 2). Heildarfjöldi vinnustunda minnkaði um 5% frá árinu 2012 til ársins 2013.



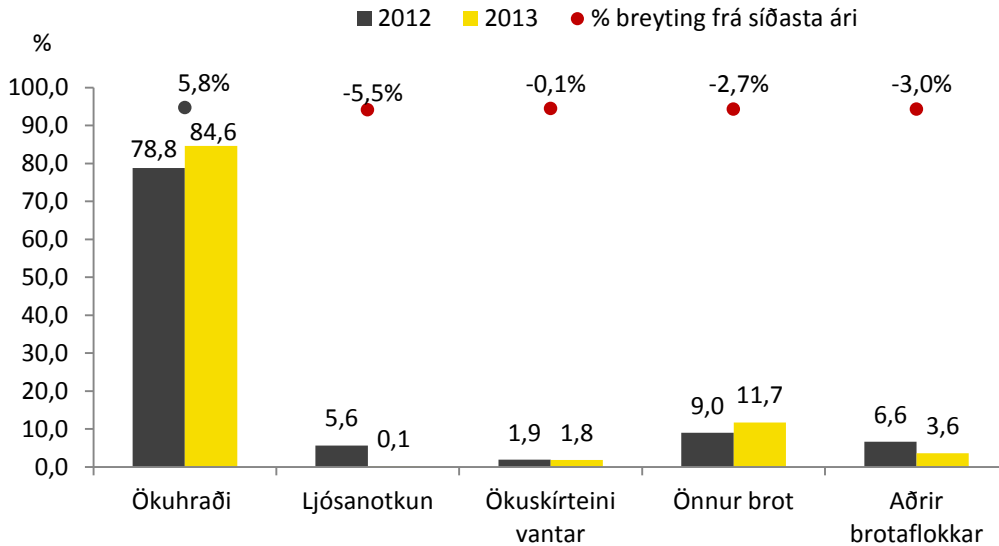
Mynd 2. Fjöldi vinnustunda lögreglu vegna hraðaeftirlits árin 2012 og 2013.

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 þar sem ljósanotkun var ábótavant 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 réttindaleyssi, vanrækslu á skoðun o.s.frv.

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

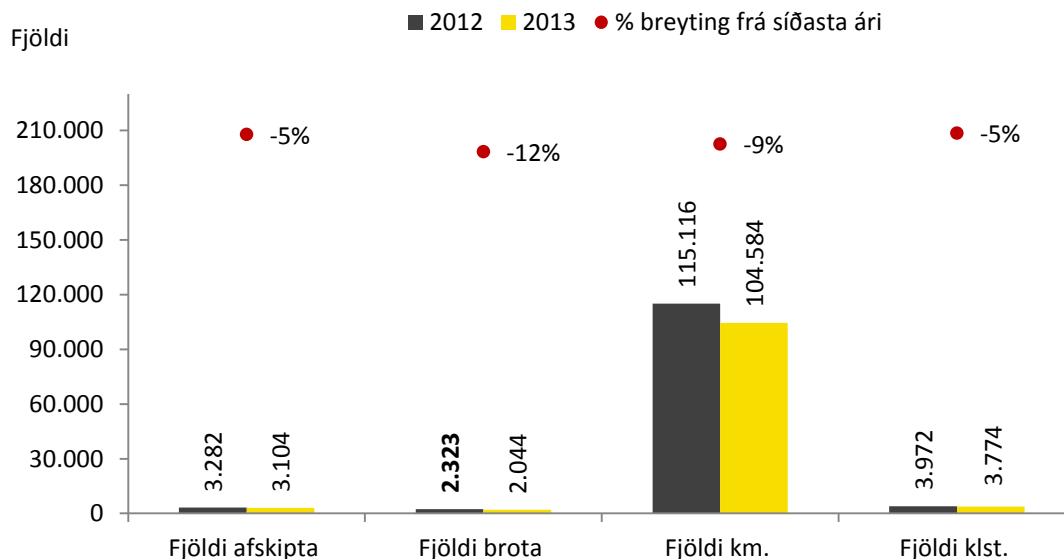
	Ökuhraði	Bílbelti ekki notað	Ljósanotkun	Ökuskírteini ekki meðferðis	Ölvun við akstur	Annað
Akranes	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Akureyri	8,6	4,2	0,0	2,7	0,0	0,8
Blönduós	11,6	0,0	0,0	10,8	0,0	1,3
Borgarnes	4,3	0,0	0,0	5,4	50,0	3,8
Eskifjörður	4,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Húsavík	1,7	4,2	0,0	0,0	8,3	0,0
Hvolsvöllur	20,1	0,0	0,0	8,1	0,0	0,4
LRH	4,8	41,7	100,0	16,2	33,3	14,2
Sauðárkrókur	6,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Selfoss	11,2	8,3	0,0	0,0	8,3	1,7
Seyðisfjörður	4,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Snæfellsnes	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Suðurnes	20,7	41,7	0,0	56,8	0,0	77,8
Alls	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Í hraðaeftirlitinu árið 2013 voru hraðakstursbrot um 85% allra brota. Af öðrum brotum vörðuðu flest þeirra að ökuskírteini var ekki meðferðis, eða 2%. Á mynd 3 má sjá að hlutfall hraðakstursbrota af öllum brotum jókst frá 2012 til 2013. Á árinu 2012 var hlutfall hraðakstursbrota tæp 79% en 85% árið 2013. Önnur brot voru því hlutfallslega fleiri árið 2012 heldur en 2013 (mynd 3).



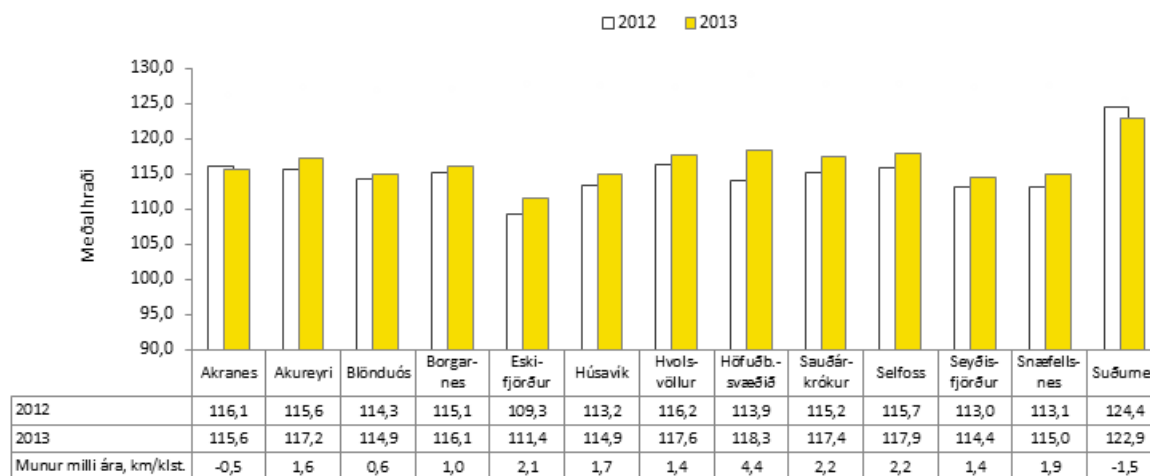
Mynd 3. Hlutfallsleg skipting brota af heildarfjölda árin 2012 og 2013.

Þegar horft er til samanburðar milli áranna 2013 og 2012 má sjá að afskipti voru færri árið 2013 en árið 2012 eða 3.104 miðað við 3.282. Lögreglan kom upp um færri brot á árinu 2013 og voru vinnustundirnar einnig færri. Þá var akstur minni árið 2013 borið saman við árið á undan (mynd 4).



Mynd 4. Fjöldi afskipta, brota, ekinna kílómetra og vinnustunda í hraðaeftirliti árin 2012 og 2013.

Meðalhraði ökumanna sem voru stöðvaðir í eftirlitinu 2013 var frá 111,4 km/klst. hjá lögreglunni á Eskifirði upp í 122,9 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. Sjá mynd 5.



Mynd 5. Meðalhraði í hraðaeftirliti árin 2012 og 2013, greindur eftir embættum.

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

ÁÆTLUN	38.000.000,-
RAUN	36.519.022,-

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,-

5.2. Sjálfvirkt hraðaeftirlit

Á árinu 2013 voru 15 stafrænar hraðamyndavélar í notkun. Fyrstu vélarnar voru teknar í notkun í júlí 2007 og hafa því verið virkar í 6½ ár. Hraðamyndavélum eru í umdæmi lögreglustjóranna í Borgarnesi, á höfuðborgarsvæðinu, Suðurnesjum, Eskifirði, Selfossi, Ísafirði og Akureyri. Brotin eru skráð hjá lögreglustjóranum á Snæfellsnesi samkvæmt ákvörðun ríkislögreglustjóra. Lögreglustjórinn á Hvolsvelli annast sektargerðir og sendir þær ökuhöndum.

Á árinu 2013 var bætt við einni hraðamyndavél í norðurátt við Fiskilæk í Hvalfjarðarsveit.

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.

Skráð voru 13.028 brot á árinu 2013. Þetta eru færri brot en árið á undan en þá voru brotin 18.887. Þetta nemur 31,0% fækkun milli ára. Að meðaltali eru hraðakstursbrot 36 á dag allt árið. Nokkur brot sem framin voru í desember 2012 voru skráð í janúar 2013. 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.

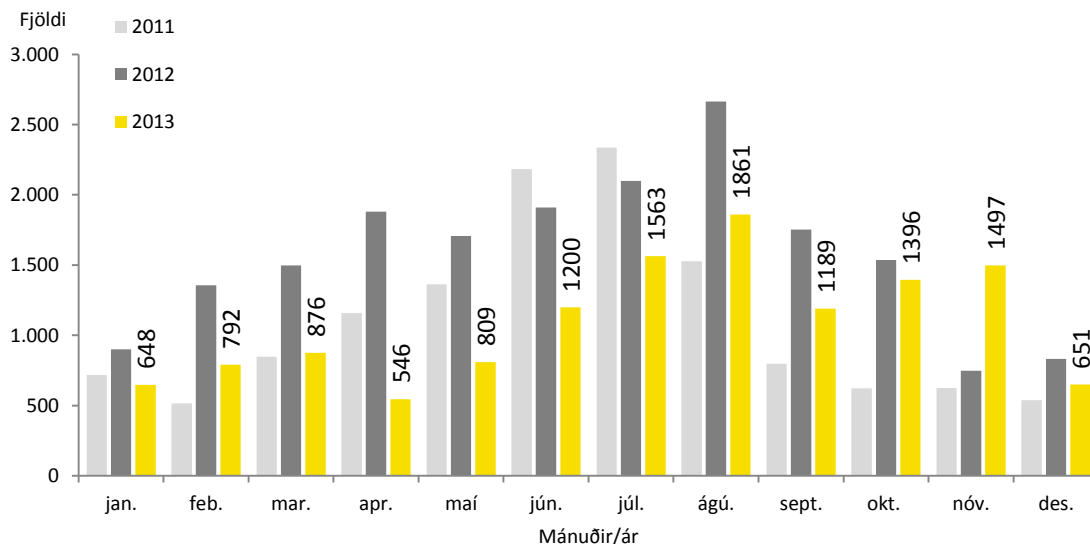
Á árinu 2007 voru hraðakstursbrot rúmlega 6.800 en skráðum brotum hefur fjölgað talsvert síðan þá. Miklar sveiflur hafa verið á heildarfjölda brota en ýmsar ástæður geta verið fyrir því (sjá töflu 4).

Tafla 4. Fjöldi brota sem skráð voru á stafrænar hraðamyndavélar, árin 2007 til 2013.

Ár	Fjöldi brota	Fjöldi brota á dag	Fjöldi hraðamyndavéla
2007	6.872	19	2
2008	16.385	44	9
2009	23.134	63	10
2010	22.322	61	10
2011	13.238	36	15
2012	18.887	52	15
2013	13.028	36	15

Á mynd 6 sést dreifing brotanna á árunum 2007 til 2013 eftir mánuðum. Greinileg fækkun var á brotum en flest brot á árinu 2013 voru skráð í júlí og ágúst eða rúmlega fjórðungur brota. Fæst brot voru skráð í apríl.

Þegar borinn er saman fjöldi hraðakstursbrota eftir mánuðum árin 2012 og 2013 má sjá að mikil fjölgun var á brotum í nóvember og var það eini mánuðurinn sem brotum fjölgaði á milli ára. Það má sjá þegar á heildina er litið að fleiri brot voru skráð á seinni hluta árs árið 2013 en árið 2012 hafði það verið á fyrri hluta árs.



Mynd 6. Fjöldi hraðakstursbrota, sem stafrænar hraðamyndavélar skráðu, frá 1.1.2011 til 31.12.2013, greindur eftir mánuðum.

Nánar má sjá um sjálfvirkt hraðaeftirlit í Viðauka II.

ÁÆTLUN	35.000.000,-
RAUN	33.341.445,-

5.3. Áróður

Framleiðsla auglýsinga

Sumarið 2013 stóð Samgöngustofa fyrir herferð á facebook í samstarfi við Tjarnargötuna og Símann. Herferðin nefndist Höldum fókus og var ætlað að herja gegn farsímanotkun undir stýri, þ.m.t. sms-sendingar og netnotkun. Herferðin fólst í því að notandi skráði sig á facebook, gaf upp símanúmerið sitt og var sýnt myndband. Myndbandið var sérsniðið að notandanum; bæði sá hann ljósmyndir af sínum facebook-prófil en einnig sá hann aðalpersónuna bæði senda skilaboð í símanúmerið sitt og hringja í það. Símtæki notandans fékk umrætt sms og umrætt símtal sem persónan í myndinni sendi og fékk því notandinn þá tilfinningu að hann þekkti persónuna í myndinni vel. Persónan lendir að lokum í slysi í myndinni vegna þess að hún notaði símann undir stýri.



Aðeins var stólað á dreifingu á facebook þar sem svo persónusniðin myndbönd er ekki hægt að sýna í sjónvarpi. Dreifingin var vonum framfar og eru menn sammála um að met hafi verið slegið í „viral“ dreifingu á facebook á Íslandi. Einnig sýndi könnun á aksturshegðun almennings töluverða breytingu í kjölfar auglýsingarinnar þegar kom að farsímanotkun undir stýri hjá yngstu öikumönnunum. Greitt var fyrir herferðina Höldum fókus árið 2012 en fór framleiðslan og birtingin fram árið 2013.

Byrjað var á framleiðslu á nýrri ölvunarauglýsingu árið 2013. Framleiðsla á henni kláraðist árið 2014 og fór hún í birtingu það ár.

Birting auglýsinga



Nokkrar eldri auglýsingar Umferðarstofu voru birtar árið 2013. Auglýsingin Bara einn var sýnd á íþróttastöðvum 365 miðla auk annarra sjónvarpsstöðva. Var hún framleidd árið 2007. Í þessari auglýsingaherferð eru öikumenn vaktir til umhugsunar um alvarleika þess að aka undir áhrifum áfengis. Það er undirstrikað að það er engu minni ábyrgð að vera ökumaður en tannlæknir eða kennari og það ættu öikumenn að hafa í huga þegar þeir velta því fyrir sér hvort það sé í lagi að stjórna ökutæki eftir neyslu áfengis. Einnig var sýnd auglýsingin Hægðu á þér frá árinu 2004 en sú auglýsing tekur á hraðakstri með því að sýna andlit í götunni

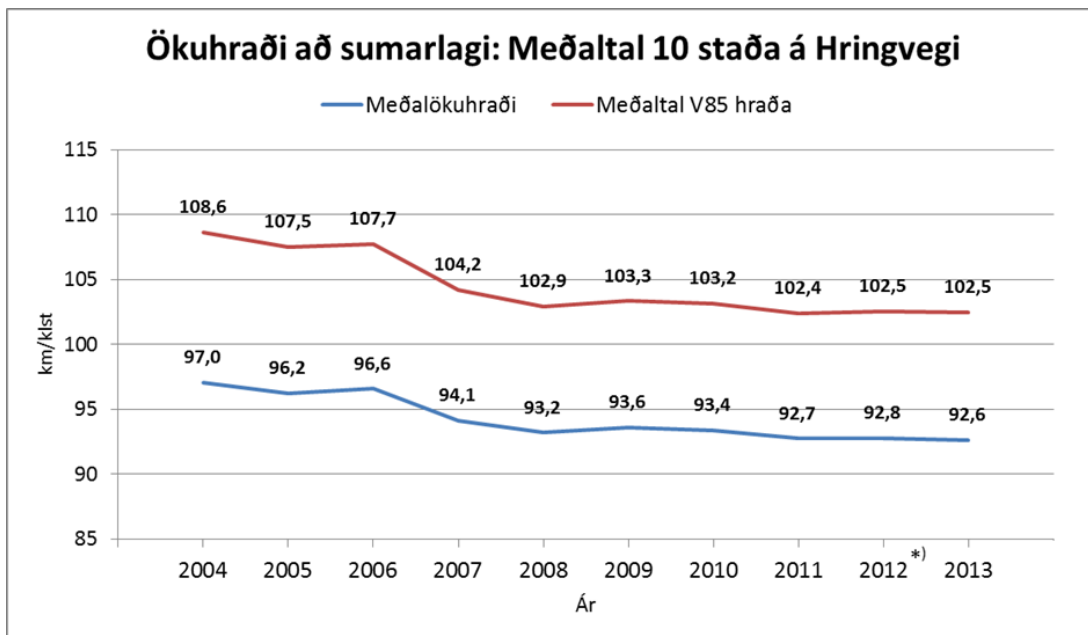
sem virðast tákna látið fólk í umferðinni. Að lokum var auglýsingin Notaðu bílbelti sýnd þar sem ungt fólk er sýnt lenda í bílslysi og stíga eitt af öðru upp til himna nema sá eini sem er í beltinu – beltið heldur honum frá því að stíga til himna og vaknar hann; sá eini sem lifði af. Einnig var sýnd auglýsingin 30 km sem minnir á hámarkshraða í íbúahverfum (30 km/klst).



ÁÆTLUN	17.000.000,-
RAUN	17.276.430,-

Árangur aðgerða gegn hraðakstri

Á meðfylgjandi mynd eru upplýsingar um þróun umferðarhraða að sumarlagi á 10 stöðum á Hringveginum, á tímabilinu 2004-2013, 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.

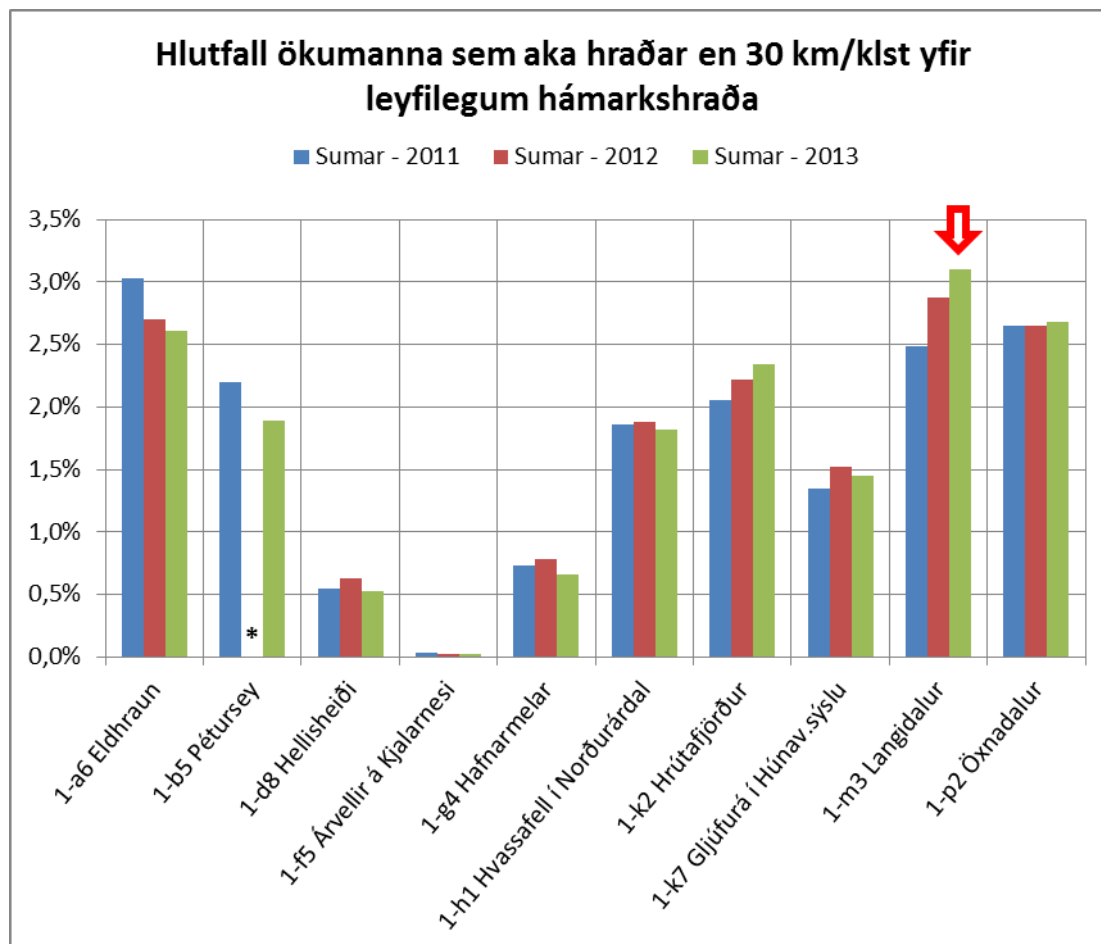


Mynd 7: Meðaltal ökuhraða að sumarlagi á 10 stöðum á Hringvegi 2004 – 2013. *) Vegna bilunar í umferðargreini þurfti að sleppa mælistað við Pétursey árið 2012.

Meðalökuhraði á 10 stöðum á Hringvegi sumarið 2013 var 92,6 km/klst og er það lækkun um 0,2 km/klst frá sumrinu¹ áður. Meðaltal v_{85} hraða (v_{85} ersá hraði sem 15% ökumanna fara yfir) var 102,5 km/klst og stendur því í stað frá fyrra ári.

Þegar breytingar á meðalhraða að sumarlagi frá fyrra ári voru skoðaðar kom í ljós að meðalhraðinn hækkaði um 0,7 km/klst í Langadal og um 0,3 km/klst í Hrútafirði. Meðalhraðinn hækkaði örlítið eða um 0,1 km/klst við Árvelli á Kjalarnesi en stóð í stað í Öxnadal. Meðalhraðinn lækkaði hins vegar um 0,8 km/klst á Hellsheiði en um 0,4 km/klst í Eldhrauni og á Hafnarmelum. Við Hvassafell í Norðurárdal og við Gljúfurá í Húnavatnssýslu lækkaði meðalhraðinn um 0,3 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.

Hér að neðan er sýnt hvernig það hlutfall ökumanna sem aka hraðar en 30 km/klst yfir leyfilegum hámarkshraða breytist á völdum mælistöðum á tímabilinu 2011-2013. Sumarið 2013 var þetta hlutfall, annað árið í röð, hæst á Hringvegi í Langadal, þar sem það var 3,10%.



Mynd 8: Hlutfall ökumanna á Hringvegi sem aka hraðar en 30 km/klst yfir leyfilegum hámarkshraða.

*) Mælistað við Pétursey er sleppt árið 2012.

¹ Umferðargreinir við Pétursey var bilaður sumarið 2012 og eru mælistaðir því einungis 9 það ár.

Ölvunarakstur: Staðan í dag

Árið 2013 létust þrír af völdum ölvunar- eða fíkniefnaaksturs auk þess sem 10 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
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%
2013	3	15	20%	10	177	6%
Meðaltal	2,6	12,2	21%	12,0	168	7%

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.

5.4. Samskiptavefir og nýir miðlar

Árið 2013 var litlu fé veitt til samskiptavefja og nýrra miðla. Áætlað var að fylgja eftir Höldum fókus herferðinni og að athuga aðrar herferðir á miðlum sem ná til ungra öikumanna. Vegna ófyrirséðra fjárútláta á öðrum liðum var þetta þó ekki hægt.

Þátttaka í Umferðarsáttmálanum og Göngum í skólann verkefninu var kostuð af þessum lið ásamt því að byrjað var á framleiðslu myndbands sem ætlað er að verði hluti af ökunámi í ökuskólum. Því verkefni er þó ekki lokið.

ÁÆTLUN	5.000.000,-
RAUN	1.462.867,-

5.5. Fræðsla í skólum

Fræðsla í grunnskólum

Skólaárið 2012-2013 var áttunda starfsár Grundaskóla sem móðurskóla í umferðarfræðslu. Hefur umferðarfræðsla í skólum á landsvísu tekið miklum stakkaskiptum á þessum tíma.

Hlutverk Grundaskóla er margþætt. Honum er ætlað að útbúa og safna saman námsefni og koma því á vefinn www.umferd.is. Þá er skólanum jafnframt ætlað að halda umferðarfræðslu að grunnskólum landsins, minna á námsefni og hvetja til notkunar þess. Móðurskólinn skal ennfremur sinna umferðarfræðslu í sínu nærumhverfi og vera þannig fyrirmynd annarra skóla með það að markmiði að vera öðru skólum til eftirbreytni.

Fyrir tæpum áratug tóku örfáir grunnskólar umferðarfræðslu fyrir með sínum nemendum. Með tilkomu móðurskóla í umferðarfræðslu hefur umferðarfræðsla í grunnskólum stórukist. 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 umferðarþemuverkefni sem eru samþætt öðru skólastarfi. Í dag er algengara en áður að foreldrar og nærsamfélagið allt taki þátt í verkefnunum en slík vinna mun skila meiru þegar til lengri tíma lætur. Örugg umferð er ekki verkefni skólanna einna heldur samfélagsins alls. Nánar má sjá um starf Grundaskóla og útlistun á verkefnum í Viðauka VII.

Tafla 6. Slyss á börnum 2009-2013.

	Látin	Alvarlega slösuð	Lítið slösuð	Samtals
2009	0	16	110	126
2010	0	22	95	117
2011	2	13	110	125
2012	0	10	78	88
2013	2	19	89	110
Meðaltal	0,4	16	96	113

ÁÆTLUN	5.500.000,-
RAUN	5.500.305,-

Fræðsla í framhaldsskólum

Árið 2009 hófst Umferðarstofa handa við að framleiða fræðsluefni fyrir framhaldsskóla. Náms efnið, sem hlotið hefur nafnið *Svo kom það fyrir mig*, samanstendur af nokkrum DVD myndum og einum CD disk sem inniheldur kennsluleiðbeiningar og verkefni. Með þessu efni er ætlunin að gera ungmennum ljóst hverjar afleiðingar geta orðið þegar hættulega hugdettur eru látnar ráða för í umferðinni. Flest umferðarslys verða af völdum rangra ákvarðana eða áhættuhegðunar sem margir kannast við.



Einstaklings- og hópverkefni fylgja hverri mynd sem nemendur vinna fyrir sýningu myndanna.

Árið 2013 var hafist handa við að framleiða verkefni sem mun fylgja sjöttu myndinni sem tilheyrir þessu náms efni.

Í þeim myndum sem hafa verið framleiddar undir merkjum þessa verkefnis hefur verið tekið á mjög mörgum áhættuþáttum meðal ungra ökumanna. Ein myndin fjallar um hraðakstur, ein um ölvunarakstur og ein um beltanotkun á stuttum leiðum innanbæjar. Þá er í einni mynd farið yfir beltanotkun í aftursæti, og truflun bílstjóra við akstur, og í þeirri nýjustu er fjallað um afleiðingar af farsímanotkun undir stýri. Auk þessara mynda 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 hefur skólunum hins vegar meira sjálfum verið falið að nýta þetta efni og hafa kennarar víðast staðið sig mjög vel við kennslu á þessu efni. Starfsmenn Umferðarstofu/Samgöngustofu eru að sjálfsögðu kennurum innan handar þegar þess er óskað auk þess að kenna í ákveðnum skólum á hverju ári. Óhætt er að segja að mikil almenn ánægja sé með myndirnar og hafa þær vakið sterk viðbrögð og miklar tilfinningar.

Auk framleiðslu verkefnis fyrir nýja mynd voru endurframleiddir diskar og logoum skipt út. Einnig voru einhverjir framhaldsskólar á landsbyggðinni heimsóttir í þeim tilgangi að kynna verkefnið.

ÁÆTLUN	2.000.000,-
RAUN	1.392.371,-

5.6. 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.

Á árinu 2013 var framleidd ný fræðslumynd fyrir útlendinga sem heitir Driving with Elfis. Í þeirri mynd ferðast teiknuð fjölskylda ásamt álfi um Ísland og lærir á séríslenskar aðstæður í umferðinni. Umhverfi og landslag í myndinni er hins vegar ekki teiknað. Myndina er að finna á síðunni www.drive.is og er einnig hægt að fá hana þar kaflaskipta, þ.e. sjá lítinn hluta af henni um ákveðið viðfangsefni.



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. Slys á erlendum ríkisborgurum.

	Látnir	Alvarlega slasaðir	Lítið slasaðir	Samtals
2009	3	26	167	196
2010	1	32	118	151
2011	1	17	182	200
2012	1	23	169	193
2013	2	27	179	208
Meðaltal	1,6	25	163	190

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. Slys á erlendum ríkisborgurum samanborið við fjölda ferðamanna og innflytjenda.

	Slasaðir erlendir ríkisborgarar samtals	Slys 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
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
2013	208	152	807	26	25.926	8,0
Meðaltal	190	135	606	31	26.375	7,2

ÁÆTLUN	9.000.000,-
RAUN	12.527.574,-

5.7. Framleiðsla og birting fræðsluefnis

Framleiðsla fræðslumynda

Tvær fræðslumyndir voru framleiddar árið 2013. Fjallar önnur þeirra um vetrarakstur og hvernig best er að búa ökutæki og ökumann undir akstur við vetraraðstæður. Hin myndin fjallar um öryggisbúnað bifreiða, þ.á.m. öryggisbelti, hnakkapúða og spegla, og hvernig stilla eigi öryggisbúnað áður en haldið er af stað.



ÁÆTLUN	2.000.000,-
RAUN	2.248.208,-

Birting fræðslumynda í sjónvarpi



Árið 2013 var fjórða árið í röð sem farið var í virkt samstarf við sjónvarpsstöðvarnar RÚV, Stöð 2 og Skjá Einn um birtingu fræðslumynda Umferðarstofu / Samgöngustofu gegn gjaldi. Var þá sjónvarpsstöðvunum greidd ein upphæð fyrir árið og þeim svo falið að nota fræðslumyndirnar 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	5.331.052,-

6. Aðgerðir og verkefni á árinu 2013: Vegakerfi

6.1. Eyðing svartbletta, lagfæringar á umhverfi vega og uppsetning vegriða

Á árinu 2013 var unnið að lagfæringum á 57 stöðum skv. samþykktum verkefnalistum. Vegrið voru sett upp eða lengd á 21 stað. Á 12 stöðum var unnið að lagfæringum á öryggissvæði vegar, m.a. með breikkun axla, lagfæringu vegfláa og lengingu ræsa. Unnið var að bættu öryggi á 8 vegamótum, oftast með gerð hjáreina eða framhjálaupa (þ.e. til að draga úr aftanákefslum) en einnig með stefnugreiningu. Unnið var að því að bæta öryggi gangandi vegfarenda á 6 stöðum. Merkingar voru bættar á 5 stöðum. Hraðaviðvörðunarljós voru sett upp á tveimur stöðum. Á einum stað var öryggi vegbúnaðar bætt. Á einum stað var útbúið snúningsplan fyrir strætisvagna til að auka öryggi og aðvörðunarljós var sett upp við eina einbreiða brú.

Á vegum þjónustustöðva Vegagerðarinnar á landsbyggðinni var jafnframt unnið að ýmsum lagfæringum á umhverfi vega. Þar má nefna grjóthreinsun vegsvæðis meðfram fjölmörgum vegum s.s. Hringvegi, Vestfjarðavegi, Djúpvegi, Norðausturvegi, Suðurfjarðavegi, Drangsnestvegi og Hlíðarvegi. Einnig má nefna hreinsun sjálfsprottins trjágróðurs meðfram Hringvegi, Norðausturvegi og Mývatnssveitarvegi en slíkur gróður getur m.a. verið varhugaverður í sambandi við snjósöfnun auk þess sem sverustu stofnarnir geta valdið hættu við útafakstur. Auk þess getur slíkur gróður dregið verulega úr vegsýn, m.a. við vegamót. Ljóst er að hætta vegna trjágróðurs meðfram vegum fer vaxandi með hverju árinu sem líður. Að síðustu má nefna færslu skurða út fyrir öryggissvæði Hringvegjar og ýmsar lagfæringar á vegfláa. Nákvæmt yfirlit yfir þau verkefni sem unnið var að undir þessum lið árið 2013 má sjá í viðauka nr. V.

Auk þeirra öryggisaðgerða sem gerð er grein fyrir í þessari skýrslu var unnið að fleiri verkefnum í þágu umferðaröryggis sem fjármögnuð voru af öðrum liðum og tengjast því umferðaröryggisáætlun ekki beint. Sett var kantvegrið við Reykjanesbraut (Sæbraut) við Dugguvog. Haldið var áfram uppsetningu miðjuvegriðs á hluta Reykjanesbrautar milli Vífilsstaðavegar og Hafnarfjarðarvegjar við Kaplakrika. Sett var upp miðjuvegrið á alls 8,55 km á Reykjanesbraut milli Hafnarfjarðar og Keflavíkur. Auk þess var uppsetning miðjuvegriðs á Hringvegi við Rauðavatn undirbúin en þar hafa ökumenn sem taka U-beygju skapað hættu. Byrjað var á breytingum á vegamótum Reykjanesbrautar og Aðalgötu annars vegar og vegamótum Reykjanesbrautar og Keflavíkurvegjar hins vegar sem ganga út á að breikka vegamótin svo hægt sé að útbúa vinstri beygju vasa með yfirborðsmerkingum. Verkinu lauk ekki á árinu. Að síðustu má nefna að sett voru upp hraðaviðvörðunarljósaskilti á Meðalfellsveg og merkingar jafnframt bættar. Fjármagn til þessara verkefna, sem eru utan umferðaröryggisáætlunar, kom af úthlutun til nýbygginga en almennt eru öryggisaðgerðir fjármagnaðar með viðhaldsfé.

ÁÆTLUN	214.000.000,-
RAUN	214.225.930,-

6.2. Undirgöng fyrir búfé og hvíldarsvæði við Þjóðvegi

Keypt var ræsaefni vegna búfjarganga undir Hringveg við Kross í Berufirði og undir Laugarvatnsveg við Hjalmsstaði en framkvæmdir frestuðust til 2014. Einnig var lokið við frágang við búfjargöng sem sett voru undir Ólafsfjarðarveg við Fagraskóg árið 2012. Sjá nánar í viðauka VI.

ÁÆTLUN	10.000.000,-
RAUN	4.744.656,-

6.3. Ýmis verkefni

Hraðamyndavél til notkunar í bíl

Lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu var veittur 7,0 milljón króna styrkur til að kaupa hraðamyndavél til notkunar í bíl.

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 2013 gerði Vegagerðin umferðaröryggisúttekt á Hringvegi um Langadal og Vatnsskarð, hluta Vestfjarðavegar, hluta Siglufjarðarvegar, Grenivíkurvegar og á Nesjavallaleið. Jafnframt var unnið að skýrslum um umferðaröryggisúttektir sem fram fóru árið 2012.

Kostnaður Vegagerðarinnar vegna þessa liðar árið 2013 var kr. 5.526.978

Umsjón og eftirlit með öryggisaðgerðum

Vinna við umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á vegum er greidd af umferðaröryggisáætlun. Kostnaður Vegagerðarinnar vegna þessa árið 2013 var kr. 1.044.873

Styrkur til FÍB vegna EuroRAP

Vegagerðin greiddi Félagi íslenskra bifreiðaeigenda styrk að upphæð 1,0 milljón króna vegna EuroRAP.

Prentunarkostnaður

Vegagerðin greiddi hluta kostnaðar við endurprentun stýrisþjalds fyrir bílaleigubíla sumarið 2013. Jafnframt greiddi Vegagerðin prentun ársskýrslu um framkvæmd umferðaröryggisáætlunar 2012. Alls var prentunarkostnaður: kr. 624.456

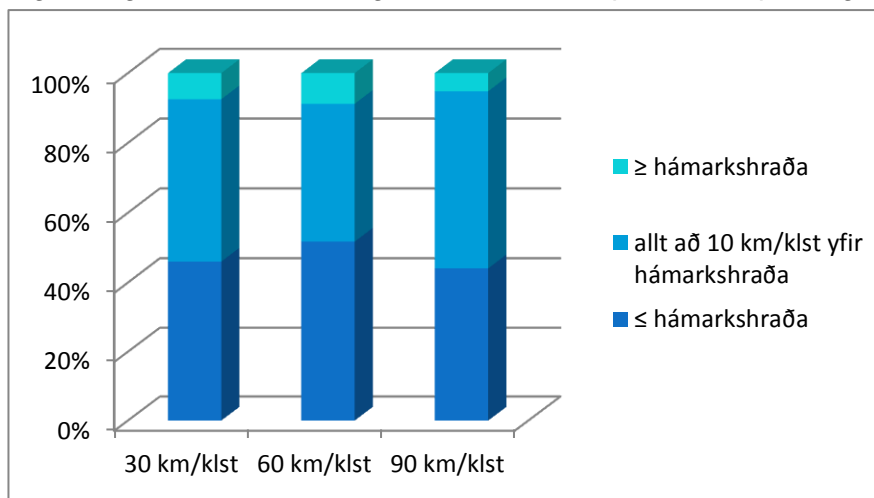
ÁÆTLUN	15.500.000,-
RAUN	15.196.307,-

7. Aðgerðir og verkefni á árinu 2013: Stefnumótun, rannsóknir og löggjöf

7.1. Könnun á aksturshegðun almennings

Í desember 2013 framkvæmdi Capacent könnun á aksturshegðun og viðhorfi til umferðar meðal almennings fyrir Samgöngustofu, 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 1450 manns, 18 ára og eldri og var svarhlutfallið 68,5%. Fimmta 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



fimm 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 síma.

Mynd 9: Sagður almennur ökuhraði m.v. hámarkshraða árið 2013.

Tafla 9 er að því leyti öðruvísi nú en undanfarin ár, að flokkar eru öðruvísi, þrjú flokkar eru í stað fjögurra og fyrsti flokkur eru þeir, sem aka undir eða jafnt löglegum hámarkshraða. 40-50% Íslendinga segist halda sig á eða undir hámarkshraða. Aðeins 5-10% segjast þó aka meira en 10 km/klst yfir hámarkshraða. Þróunin á ökuhraða er misjöfn eftir því til hvaða hámarkshraða er litið. Í 30 km hverfum aka hlutfallslega fleiri meira en 10 km/klst yfir hámarkshraða að meðaltali heldur en á þjóðvegum með hámarkshraða 90 km/klst. Síðastnefndi flokkurinn inniheldur auk þess hlutallslega fæsta, sem halda sig á eða undir hámarkshraða. Samanburður ársins 2013 við önnur ár sýnir svipuð svör og áður.

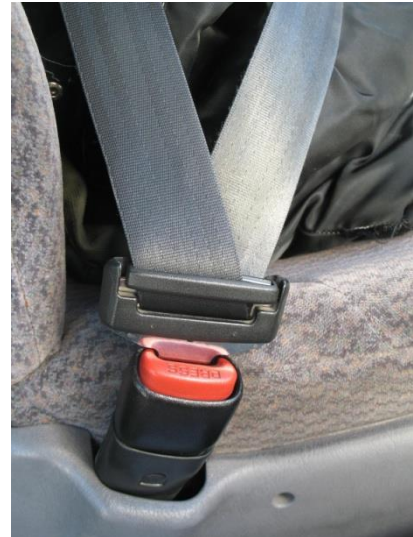
Tafla 9: Sagður almennur ökuhraði m.v. hámarkshraða (Tölur eru %).

Hámarkshraði	Ökuhraði	okt-nóv 2007	okt-nóv 2008	nóv 2009	nóv-des 2010	nóv 2011	nóv-des 2012	des 2013
30 km/klst	≤ 30 km/klst	46,8	46,6	40,0	43,0	43,7	44,3	46,0
	31-40 km/klst	42,7	44,7	51,4	46,3	47,7	45,1	46,5
	≥ 41 km/klst	10,5	8,7	8,6	10,7	8,7	10,5	7,5
60 km/klst	≤ 60 km/klst	49,8	47,4	43,5	47,6	49,7	49,1	51,7
	61-70 km/klst	43,3	44,0	47,6	45,0	42,3	43,4	39,5
	≥ 71 km/klst	6,9	8,6	8,9	7,4	8,1	7,4	8,8
90 km/klst	≤ 90 km/klst	42,1	38,6	35,0	41,8	44,0	41,6	44,0
	91-100 km/klst	52,7	56,4	60,2	52,9	52,0	54,6	50,7
	≥ 101 km/klst	5,2	5,0	4,8	5,3	4,0	3,8	5,2

Tæpur helmingur ökumanna (45,4%) hafði fundið fyrir mikilli syfju á meðan á akstri stóð á síðustu 6 mánuðum, en af þeim aðeins 10,0% stundum eða oft. Þeir, sem höfðu einhvern tíma verið þreyttir undir stýri voru spurðir, hvort þeir hefðu dottað við akstur á síðustu 6 mánuðum. Aðeins 8,2% töldu svo vera.

82% 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 aðeins 9,7% aðspurðra árið 2010, en árið 2013 svara 22,1% því til að hjólreiðamenn væru að valda þeim álagi eða truflun í umferðinni.

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 2013 var þessi tala komin upp í 93,4% og virðist því beltanotkun í dreifbýli vera að aukast. Þess ber þó að geta að árið 2011 var sérlega slæmt í þessu tilliti m.v. árin á undan. 84,4% segjast aldrei vera farþegar í framsæti án beltis. 64,5% aðspurðra segjast hins vegar alltaf spenna beltin í aftursæti sem er álíka lítið og 2008. Annars hefur þessi tala verið hærri.



76,5% Íslendinga segjast aldrei aka eftir að fá sér einn áfengan drykk. Það þýðir að um fjórðungur Íslendinga á það þó til (sjaldan, stundum eða oft) að aka eftir að neyta áfengis. Þetta hlutfall hefur batnað verulega árið 2013 miðað við árin á undan.

Spurt var um farsímanotkun. Aðeins fjórðungur ökumanna talar aldrei í farsíma án handfrjáls búnaðar við akstur, en einungis fjórðungur notar farsímann til að senda smáskilaboð eða fara á internetið.

53,2% sagðist nota reiðhjól að einhverju leyti yfir sumartímann, sem er lítilsháttar fækkun frá 2012. 30% sagðist nota hjólið einu sinni í viku eða oftari yfir sumarið. 20,5% sagðist nota hjólið að einhverju leyti yfir vetrartímann og 6,4% sagðist nota hjólið oftari en einu sinni í viku yfir veturinn. Aðeins rétt rúmur helmingur hjólreiðamanna notar alltaf hjálm og tæpur þriðjungur aldrei.

ÁÆTLUN	2.500.000,-
RAUN	2.186.838,-

7.2. Umferðarkönnun

Árið 2013 stóð Samgöngustofa fyrir umferðarkönnun. Fylgst var með vel völdum vegamótum þar sem auðvelt var að greina aðstæður ökumanns. Skráð var kyn og aldur ökumanns, belta- og farsímanotkun hans, hvort hann væri einn í bíl og hvort ljós væru í lagi. Félagar í Slysavarnafélaginu Landsbjörgu gerðu könnunina fyrir Samgöngustofu í otkóber og nóvember 2013 líkt og hún gerði 2011.

Könnunin var gerð í bæjarfélögum vítt og breitt um landið. Um 89% athugana fóru fram í þéttbýli. Alls voru 2392 bílar athugaðir, 2119 á höfuðborgarsvæðinu og 273 á landsbyggðinni. Tæpur 2/3 ökumanna voru karlmenn en það kynjahlutfall ökumanna er þekkt í öðrum könnunum.

Notkun bílbelta reyndist nokkuð betri í þessari könnun en 2011. Eftirfarandi eru helstu niðurstöður en gögn frá 2011 sett í sviga. 86,9% (80,6%) ökumanna voru með bílbelti spennt. Mun fleiri konur voru með beltin spennt en karlar eða 90,4% (89,4%), en 85,8% (76,3%) karla. Mun fleiri notuðu beltin á höfuðborgarsvæðinu en landsbyggðinni eða 97,1% á mótí 72,5%. Árið 2011 reyndist þessi munur lítill eða 81,8% á mótí 79,7% á landsbyggðinni. Versta útkoman var meðal karla á landsbyggðinni. Aðeins um 54,1% þeirra voru með beltin spennt.

Tafla 10: Helstu niðurstöður beltanotkunar og símaaksturs í samanburði við gögn frá 2011.

Ökumaður	2011	2013	2011	2013
	án belta	án belta	í síma	í síma
Allir	19%	13%	7%	7%
Höfuðborgarsvæðið	18%	3%	12%	8%
Landsbyggðin	20%	27%	3%	5%
Karl	24%	14%	7%	7%
Kona	11%	10%	7%	7%
Ungur	18%	12%	9%	10%
Miðaldra	21%	12%	7%	7%
Eldri	16%	17%	1%	2%
Þéttbýli	20%	14%	7%	7%
Dreifbýli	18%	4%	3%	10%

Af þeim sveitarfélögum sem þátt tóku í könnuninni kom höfuðborgarsvæðið langbest út í beltanotkun en verst hvað varðar símaakstur. Með auknum aldri ökumanna dregur aðeins úr beltanotkun, símaakstur minnkar og ökumenn eru frekar með farþega. Í rúmlega 74% (72%) tilfella var ökumaður einn á ferð. Konur eru oftast einar á ferð en karlar. Notkun ökuljósá er skylda allan sólarhringinn en athugun var gerð á því hvort framljós væru í lagi eða slökkt á þeim eða þau biluð en 96% bíla reyndust vera með ljós í lagi.

ÁÆTLUN	500.000,-
RAUN	500.000,-

7.3. Önnur verkefni

Önnur verkefni þetta árið: Uppfærsla og þýðing á bæklingnum Öryggi barna í bíl.

ÁÆTLUN	0,-
RAUN	88.921,-

8. Verkefni án sérstakrar fjárveitingar

8.1. 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 2013 sótti fulltrúi Vegagerðarinnar tvo fundi í tengslum við þetta samstarf. Á tímabilinu 2012-2016 er m.a. starfandi undirnefnd innan umferðaröryggisnefndarinnar sem fjallar um umferðaröryggisáætlanir í löndunum. Annar fulltrúi Vegagerðarinnar sótti ársfund í umferðaröryggisnefnd NVF og ráðstefnu sem haldin var í kjölfarið. Á heimasíðu NVF, www.nvfnorden.org, má finna áhugaverða fyrirlestra sem haldnir hafa verið á ráðstefnum nefndarinnar.

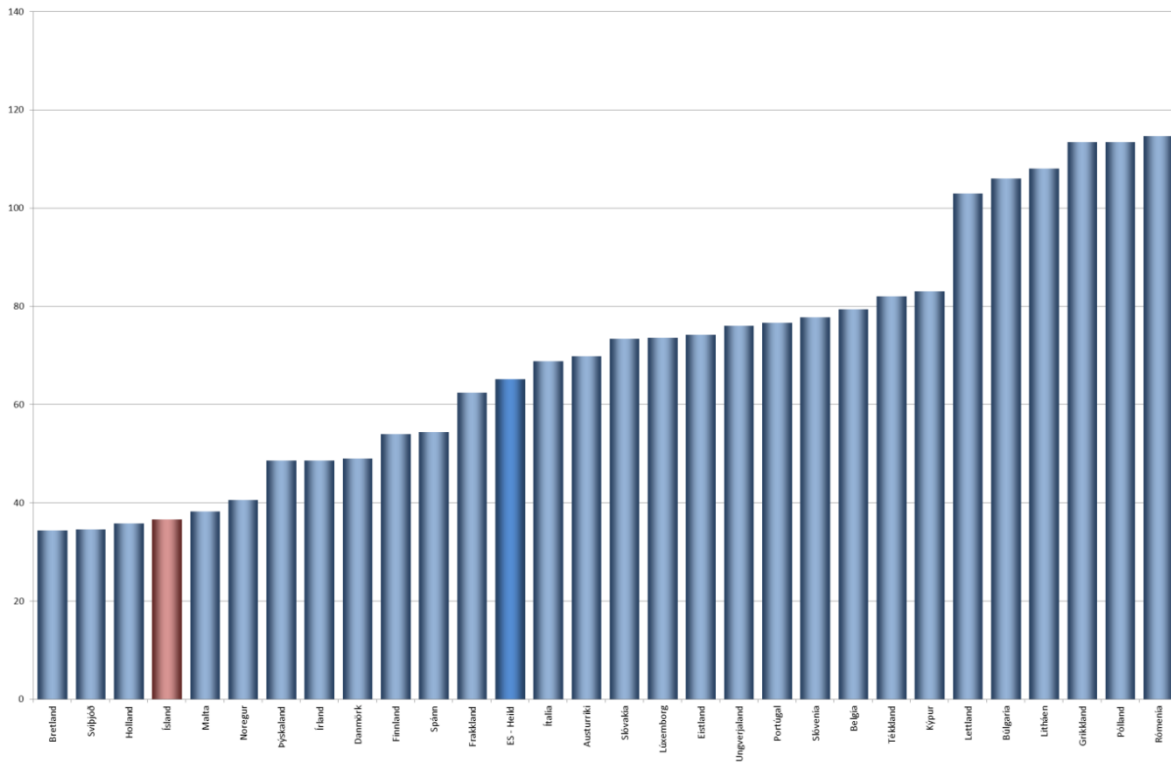
Vegagerðin tekur einnig virkan þátt í starfi vinnuhóps um umferðaröryggi sem starfar á vegum CEDR, en CEDR stendur fyrir Samtök vegamálastjóra í Evrópu. Árið 2013 sótti fulltrúi Vegagerðarinnar tvo fundi í nefndinni en á vettvangi hennar er m.a. fjallað um innleiðingu aðildarríkjanna á tilskipun Evrópusambandsins, nr. 2008/96/EB um umferðaröryggisstjórnun vegakerfa.

Árið 2013 átti Samgöngustofa 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 2013



Efnisyfirlit

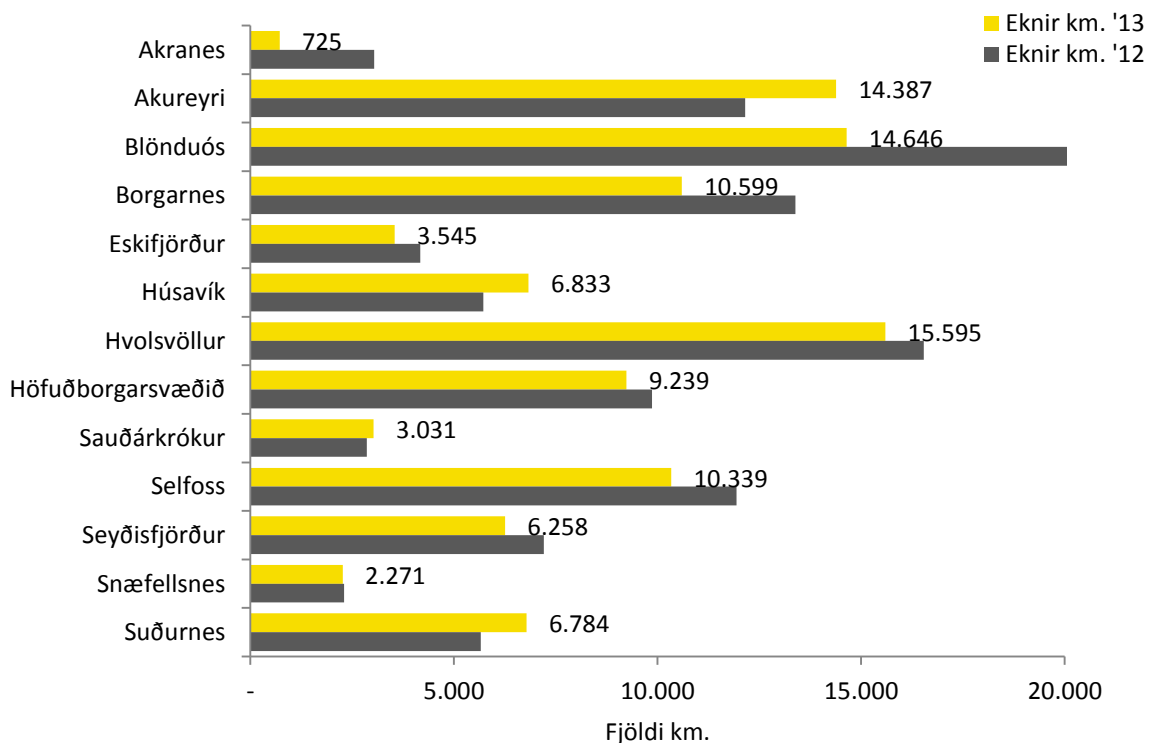
NIÐURSTÖÐUR ÚR HRAÐAEFTIRLITI - SAMANTEKT	29
ÉKNIR KÍLÓMETRAR OG VINNUSTUNDIR	29
KOSTNAÐUR	31
FJÖLDI BROTA OG MEÐALHRAÐI	32
NIÐURSTÖÐUR ÚR HRAÐAEFTIRLITI GREINT EFTIR EMBÆTTUM	35
AKRANES	35
AKUREYRI	36
BLÖNDUÓS	37
BORGARNES	38
ESKIFJÖRÐUR	39
HÚSAVÍK	40
HVOLSVÖLLUR	41
HÖFUÐBORGARSVÆÐIÐ	42
SAUÐÁRKRÓKUR	43
SELFÖSS	44
SEYÐISFJÖRÐUR	45
SNÆFELLSNES	46
SUÐURNES	47

Niðurstöður úr hraðæftirliti – samantekt

Sumarið 2013 var framkvæmt sérstakt hraðæftirlit í maí til september en alls voru það 13 embætti sem framkvæmdu eftirlitið. Á því tímabili voru vinnustundir vegna eftirlitsins 3.774 klukkustundir og eknir voru 104.584 km. Fjöldi hraðakstursbrota var 1.730 en heildarfjöldi brota var 2.043 en þar falla undir m.a. hraðakstursbrot, ökuskírteini var ekki meðferðis, viðkomandi hafði ekki ökuréttindi, ljósanotkun var ábótavant, bílbelti var ekki notað, viðkomandi ökumaður var ölvaður undir stýri, vítaverður akstur og réttindaleyfi.

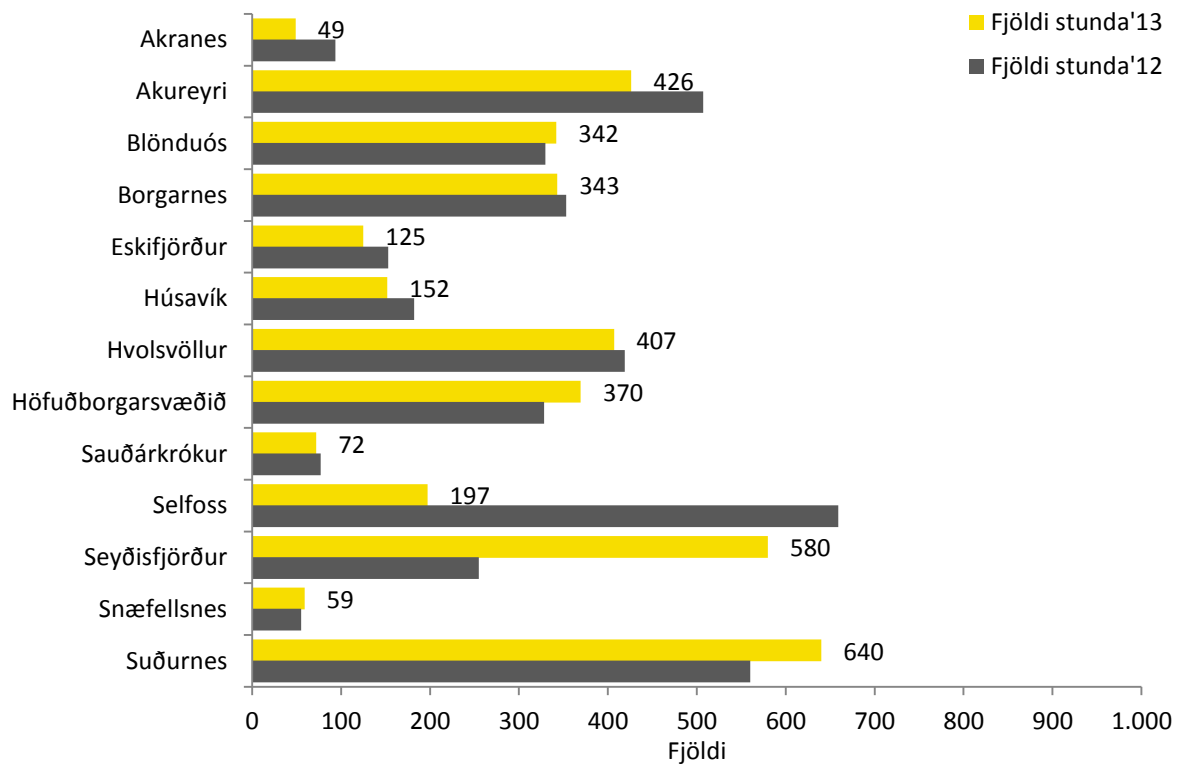
Eknir kílómetrar og vinnustundir

Lögreglan á Hvolsvelli ók mest á meðan á eftirlitinu stóð eða 15.595 km. Þar á eftir var lögreglan á Akureyri með 14.900 km akstur og lögreglan í Blönduósi ók 14.646 km. Minnstur var aksturinn hjá lögreglunni á Akranesi eða 725 km (mynd I-1). Á árinu 2013 voru eknir 104.252 km en á árinu 2012 voru þeir 115.116, þetta jafngildir um 9% minnkun í akstri milli ára.



Mynd I-1. Fjöldi ekinna kílómetra vegna hraðæftirlits árin 2012 og 2013.

Í heildina var eftirlitinu sinnt í 3.762 klukkustundir. Lögreglan á Suðurnesjum eyddi flestum vinnustundum í eftirlitið eða 640 en þar á eftir var það lögreglan á Seyðisfirði með 580 vinnustundir. Lögreglan á Akranesi eyddi minnstum tíma í eftirlitið eða 49 vinnustundum og lögreglan á Snæfellsnesi 59 (mynd I-2). Heildarfjöldi vinnustunda minnkaði um 5% frá árinu 2012 til ársins 2013.



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

Kostnaður

Upplýsingar um kostnað hraðaeftirlitsins árið 2013 koma fram í töflu 1. Heildarkostnaður nam 32.981.666 kr. en kostnaður vegna aksturs og vinnu var misjafn eftir embættum. Hjá lögreglunni á Húsavík var hlutfall aksturs af heildarkostnaði hæstur eða um 49% og um 48% á Blönduósi. Mestur kostnaður vegna vinnu var hjá lögreglunni á Suðurnesjum eða um 81%, þar næst hjá lögreglunni á Akranesi eða um 80%.

Tafla. I-1. Sundurliðun á kostnaði vegna hraðaeftirlits, greint eftir embættum.

Embætti	Eknir Km	Kostnaður v/akstur	Vinnustundir	Kostnaður v/vinnu	Reikningur Samtals
Akranes	725	65.250	49,00	266.756	332.006
Akureyri	14.387	1.683.279	426,30	2.320.777	4.002.423
Blönduós	14.646	1.713.582	342,00	1.861.848	3.575.430
Borgarnes	10.599	1.198.604	343,00	1.867.292	3.065.896
Eskifjörður	3.545	414.765	125,00	680.500	1.095.265
Húsavík	6.833	799.461	152,00	827.488	1.626.949
Hvolsvöllur	15.595	1.428.445	407,00	2.215.708	3.644.153
Höfuðborgarsvæðið	9.239	1.720.261	369,50	2.011.558	3.731.819
Sauðárkrókur	3.031	345.534	72,00	391.968	737.502
Selfoss	10.339	1.204.776	580,00	3.157.520	4.362.296
Seyðisfjörður	6.258	876.120	197,25	1.073.829	1.949.949
Snæfellsnes	2.271	258.894	59,00	321.196	580.090
Suðurnes	6.784	793.728	640,00	3.484.160	4.277.888
Samtals	104.252	12.502.699	3.762,05	20.480.600	32.981.666

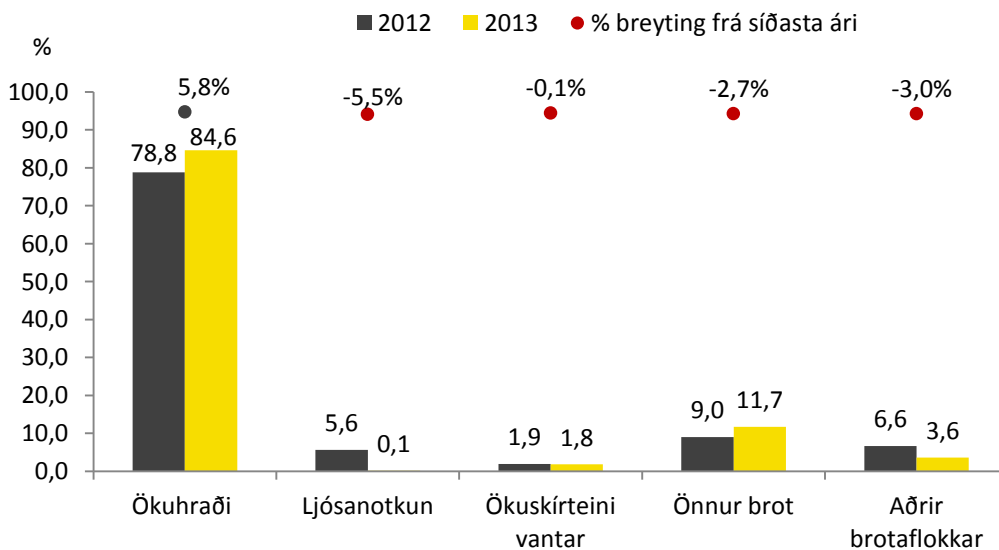
Fjöldi brota og meðalhraði

Í töflu I-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 réttindaleyfi, vanrækslu á skoðun og svo framvegis.

Tafla. I-2. Hlutfallsleg dreifing brota milli embætta í nokkrum brotaflokkum.

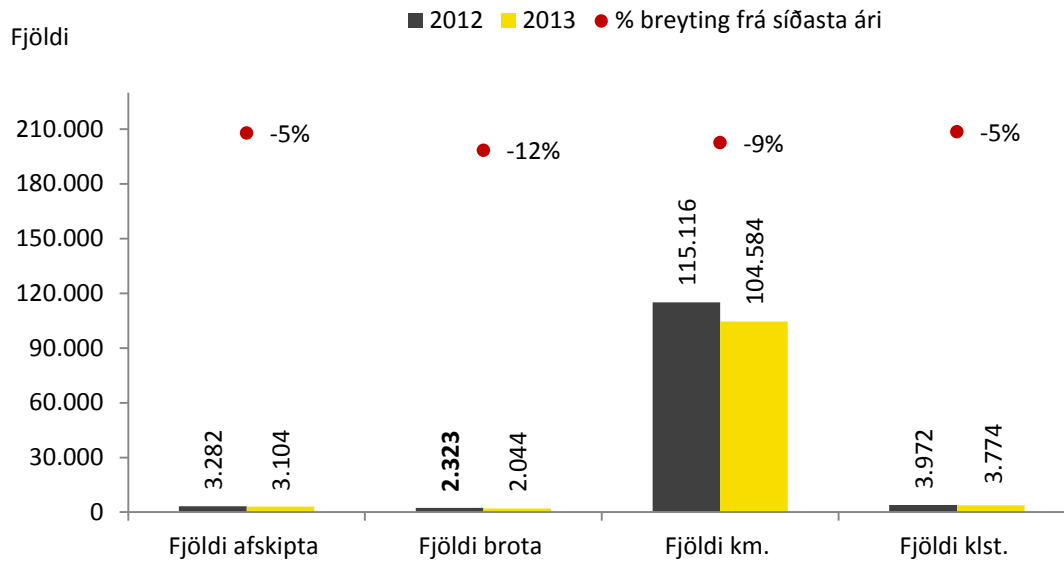
	Ökuhraði	Bílbelti ekki notað	Ljósanotkun	Ökuskírteini ekki meðferðis	Ölvun við akstur	Annað
Akranes	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Akureyri	8,6	4,2	0,0	2,7	0,0	0,8
Blönduós	11,6	0,0	0,0	10,8	0,0	1,3
Borgarnes	4,3	0,0	0,0	5,4	50,0	3,8
Eskifjörður	4,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Húsavík	1,7	4,2	0,0	0,0	8,3	0,0
Hvolsvöllur	20,1	0,0	0,0	8,1	0,0	0,4
LRH	4,8	41,7	100,0	16,2	33,3	14,2
Sauðárkrókur	6,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Selfoss	11,2	8,3	0,0	0,0	8,3	1,7
Seyðisfjörður	4,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Snæfellsnes	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Suðurnes	20,7	41,7	0,0	56,8	0,0	77,8
Alls	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Í hraðaefirlitinu árið 2013 voru hraðakstursbrot um 85% allra brota. Af öðrum brotum vörðuðu flest þeirra að ökuskírteini var ekki meðferðis, eða 2%. Á mynd 3 má sjá að hlutfall hraðakstursbrota af öllum brotum jókst frá 2012 til 2013. Á árinu 2012 var hlutfall hraðakstursbrota tæp 79% en 85% árið 2013. Önnur brot voru því hlutfallslega fleiri árið 2012 heldur en 2013 (mynd I-3).



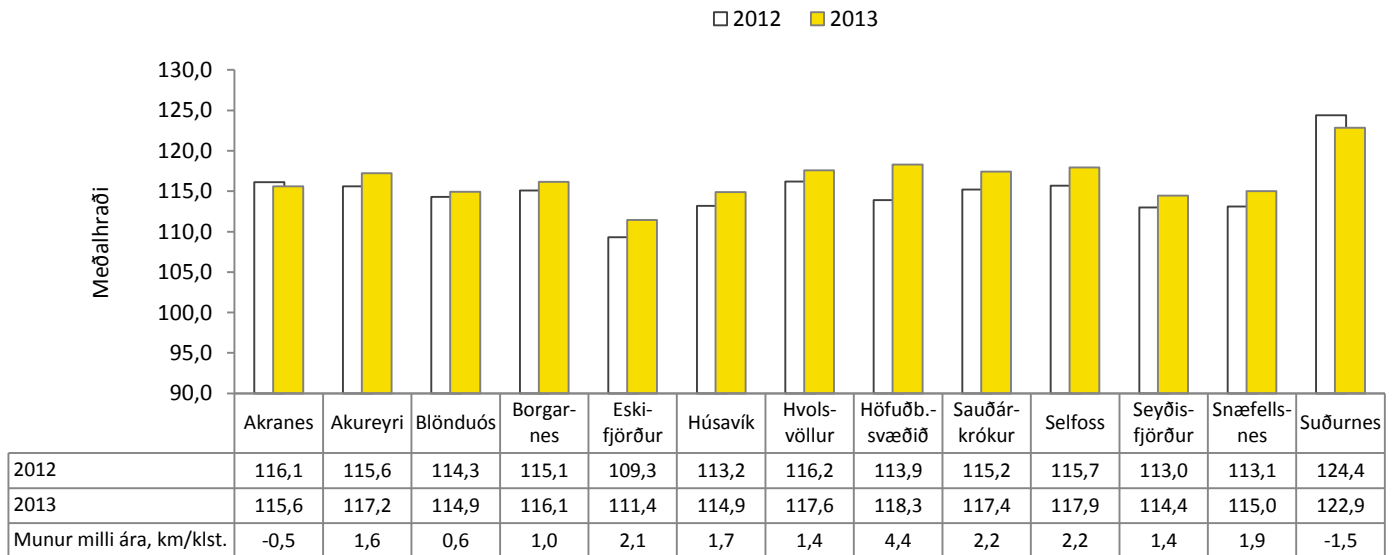
Mynd I-3. Hlutfallsleg skipting brota af heildarfjölda árin 2012 og 2013.

Þegar horft er til samanburðar milli ára 2013 og 2012 má sjá að afskipti voru færri árið 2013 en árið 2012 eða 3.104 miðað við 3.282. Lögreglan kom upp um færri brot á árinu 2013 og voru vinnustundirnar einnig færri. Þá var akstur minni árið 2013 borið saman við árið á undan (mynd I-4).



Mynd I-4. Fjöldi afskipta, brota, ekinna kílómetra og vinnustunda í hraðaefirliti árin 2011 og 2012.

Meðalhraði ökumanna sem voru stöðvaðir í eftirlitinu 2013 var frá 111,4 km/klst. hjá lögreglunni á Eskifirði upp í 122,9 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. Sjá mynd I-5.



Mynd I-5. Meðalhraði í hraðaftirliti árin 2012 og 2013, greindur eftir embættum.



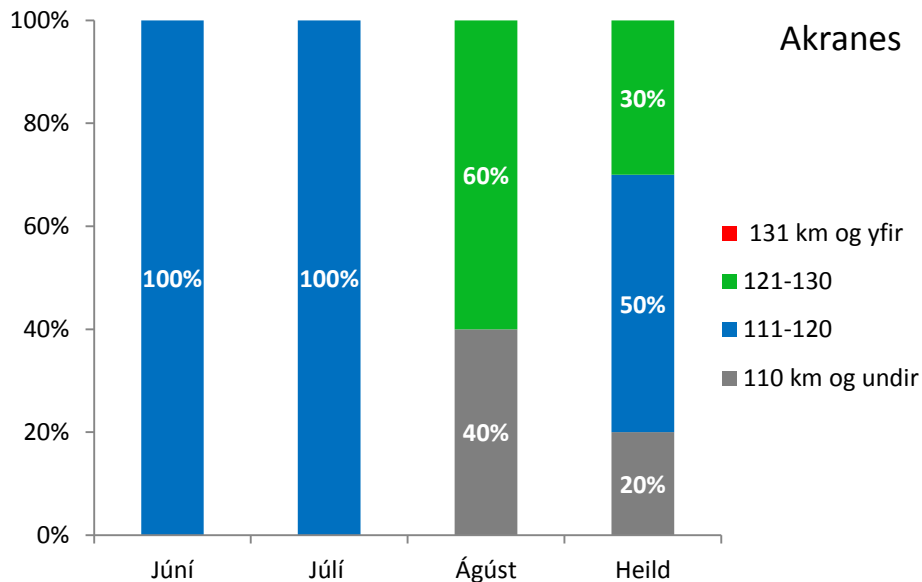
Niðurstöður úr hraðaeftirliti, greint eftir embættum

Hér að neðan eru birtar niðurstöður úr hraðaeftirliti sem lögreglan sinnti sumarið 2013. Fjallað er sérstaklega um hvert embætti sem tók þátt og gerð skil á þeim hraða þar sem leyfður hraði var 90 km/klst. Sá ökumaður sem var stöðvaður á mestum hraða var á ferð í gegnum umdæmi lögreglunnar á Hvolsvelli og var sá mældur á 166 km hraða.

Akranes

Alls varði lögreglan á Akranesi 49 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 7 lögreglumenn. Skráð voru 10 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 10. Eknir voru 725 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 332.006 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 65.250 kr. eða 19,7% af heildarkostnaði.

Flestir sem lögreglan á Akranesi stöðvaði voru á bilinu 111-120 km hraða. Í júní og júlí voru allir stöðvaðra á þeim hraða en í ágúst voru þeir sem stöðvaðir voru ýmist á meiri eða minni hraða. Enginn var tekinn á yfir 131 km/klst. hraða. Þess skal getið að aðeins er um 10 hraðabrot að ræða svo sveiflur í hlutföllum skal skoða með það í huga. Sjá mynd I-6.

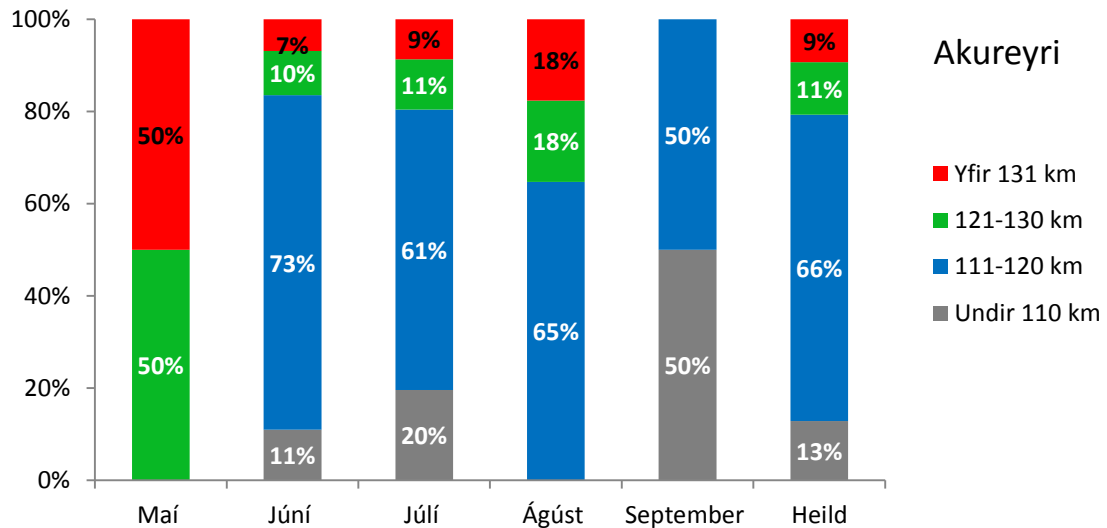


Mynd I-6. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarks hraði var 90 km/klst.

Akureyri

Alls varði lögreglan 426 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 291 lögreglumenn. Skráð voru 148 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 152. Eknir voru 14.387 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 4.002.423 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 1.683.279 kr. eða 42,1% af heildarkostnaði.

Flestir ökumenn voru milli 111-120 km hraða eða 50% eða meira í öllum mánuðum nema maí. Sjá mynd I-7. 13 ökumenn voru á 131 km hraða eða meira. Sá ökumaður sem var tekinn á mestum hraða af lögreglunni á Akureyri var tekinn á 151 km hraða í júlí.

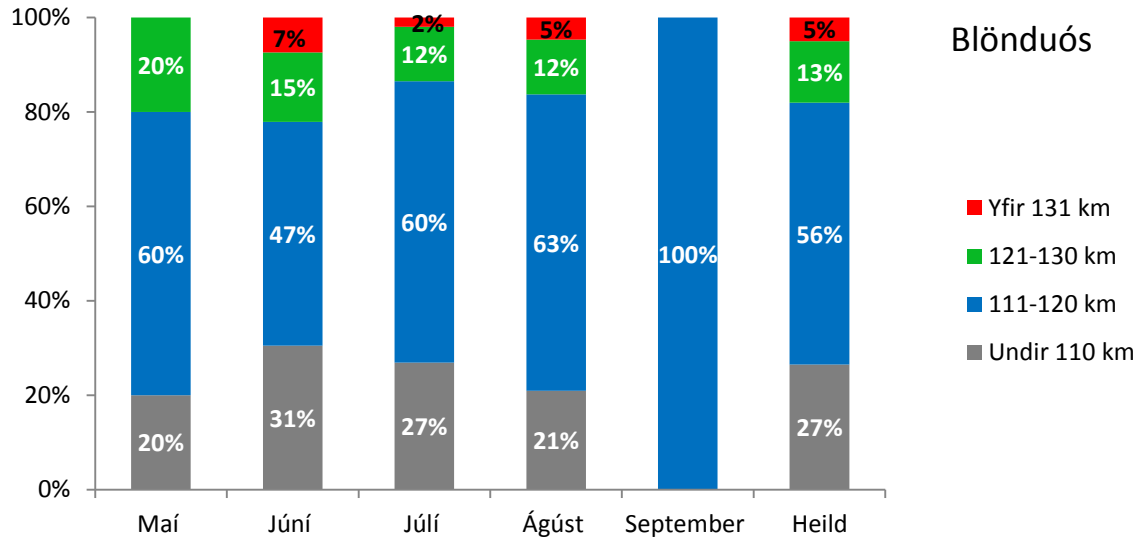


Mynd I-7. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Blönduós

Alls varði lögreglan 342 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 82 lögreglumenn. Skráð voru 200 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 207. Eknir voru 14.646 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 3.575.430 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 1.713.582 kr. eða 47,9% af heildarkostnaði.

Flestir ökumenn voru stöðvaðir í júní og var stærstur hluti ökumanna stöðvaðir á 111-120 km hraða. Sjá mynd I-8. Sá sem hraðast ók mældist á 141 km hraða í ágúst.

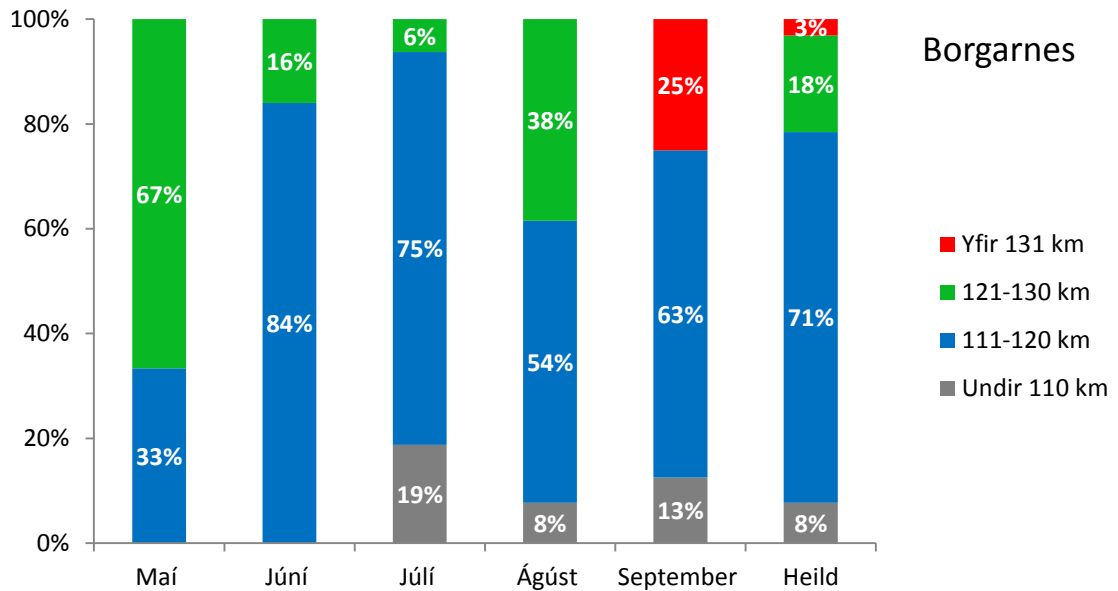


Mynd I-8. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Borgarnes

Alls varði lögreglan 343 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 66 lögreglumenn. Skráð voru 75 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 92. Eknir voru 10.599 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 3.065.896 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 1.197.604 kr. eða um 39% af heildarkostnaði.

Í heildina var stærstur hluti stöðvaður á 111-120 km hraða. Sjá mynd I-9. Í september voru tveir eða 25% á meira en 131 km hraða og var sá sem ók hraðast á 138 km hraða.

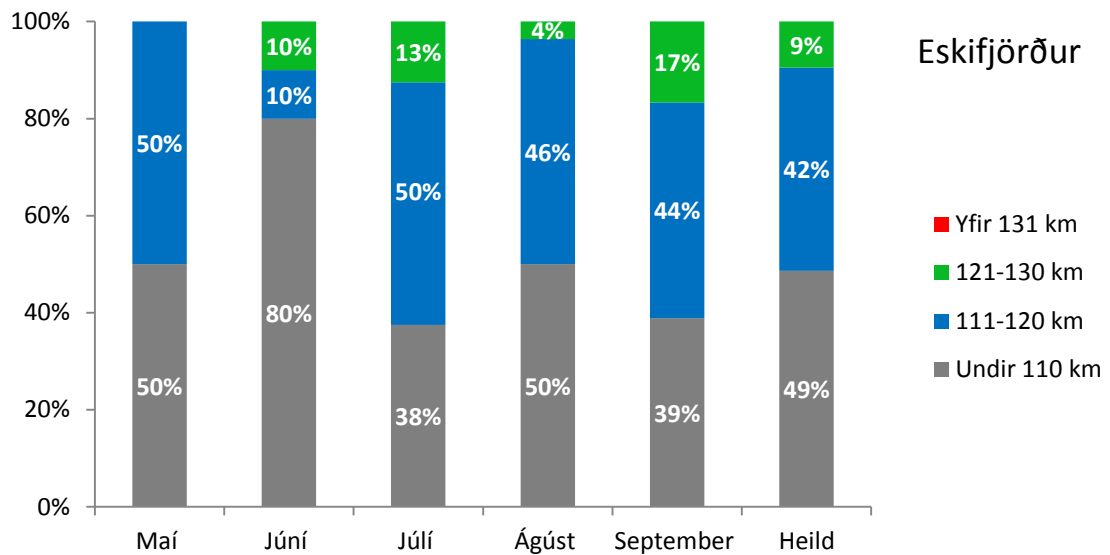


Mynd I-9. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Eskifjörður

Alls varði lögreglan 125 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 17 lögreglumenn. Skráð voru 83 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 83. Eknir voru 3.545 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 1.095.265 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 414.765 kr. eða 37,9 % af heildarkostnaði.

Stærstu hluti ökumanna ók á undir 110 km hraða og engin ók á meiri hraða en 131 km/klst. Sjá mynd I-10. Sá sem ók hraðast var stöðvaður á 130 km hraða og var hann stöðvaður í september.

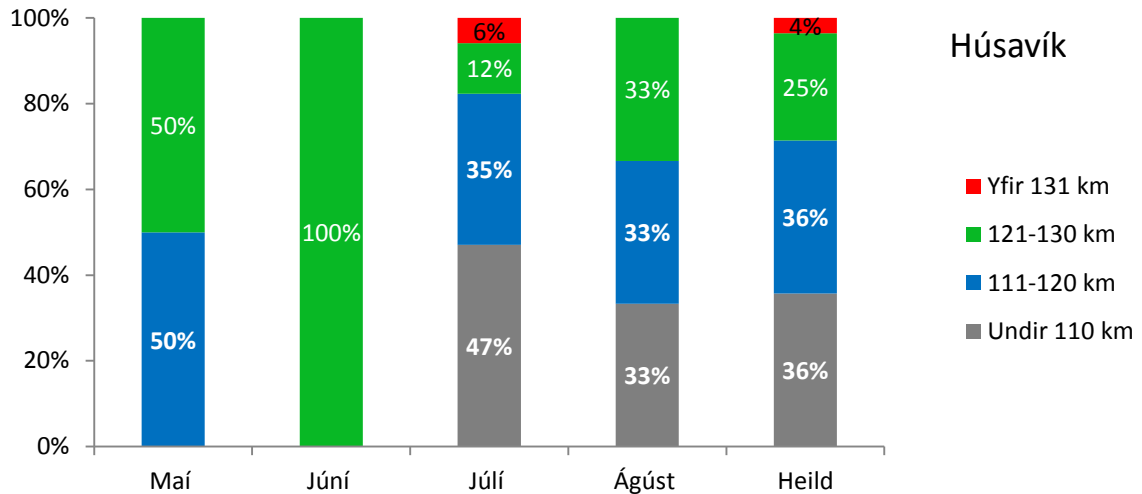


Mynd I-10. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Húsavík

Alls varði lögreglan 152 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 66 lögreglumenn. Skráð voru 29 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 31. Eknir voru 6.833 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 1.626.949 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 799.461 kr eða um 41,9 % af heildarkostnaði.

Jafn stór hluti ökumanna var stöðvaður á 111-120 km. hraða og undir 110 km hraða. Sjá mynd I-11. Sá sem ók hraðast var stöðvaður á 141 km hraða og var hann stöðvaður í júlí, hann var sá eini sem var stöðvaður á yfir 131 km hraða.

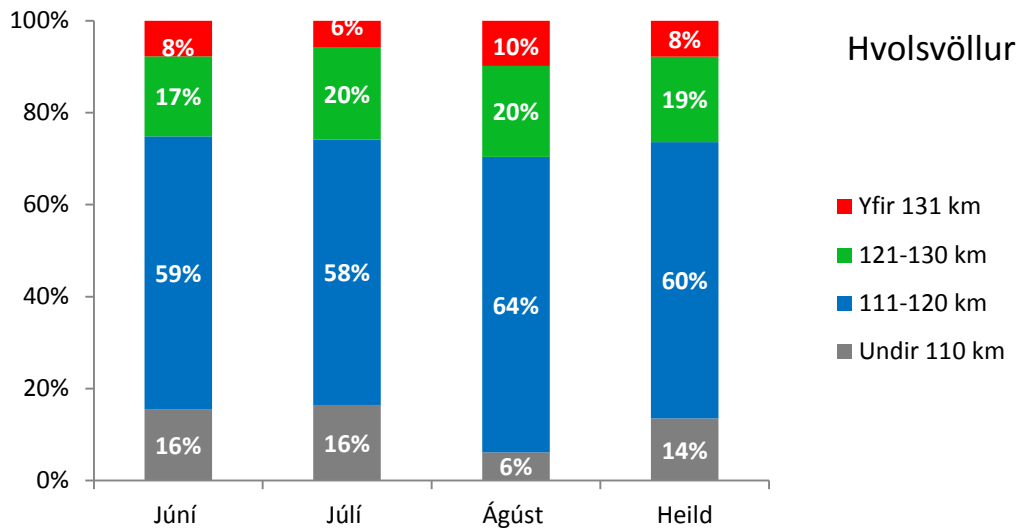


Mynd I-11. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Hvolsvöllur

Alls varði lögreglan 407 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 115 lögreglumenn. Skráð voru 348 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 352. Eknir voru 15.595 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 3.644.153 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 1.428.445 kr. eða 39,2% af heildarkostnaði.

Stærstur hluti ökumanna var stöðvaður á 111-120 mkm hraða. Sjá mynd I-12. Sá ökumaður sem mældist á mestum hraða í umdæmi lögreglunnar á Hvolsvelli var stöðvaður í ágúst og var sá mældur á 165 km hraða og var það í ágúst. Á bilinu 6-10% þeirra sem stöðvaðir voru í hverjum mánuði óku á yfir 131 km hraða.

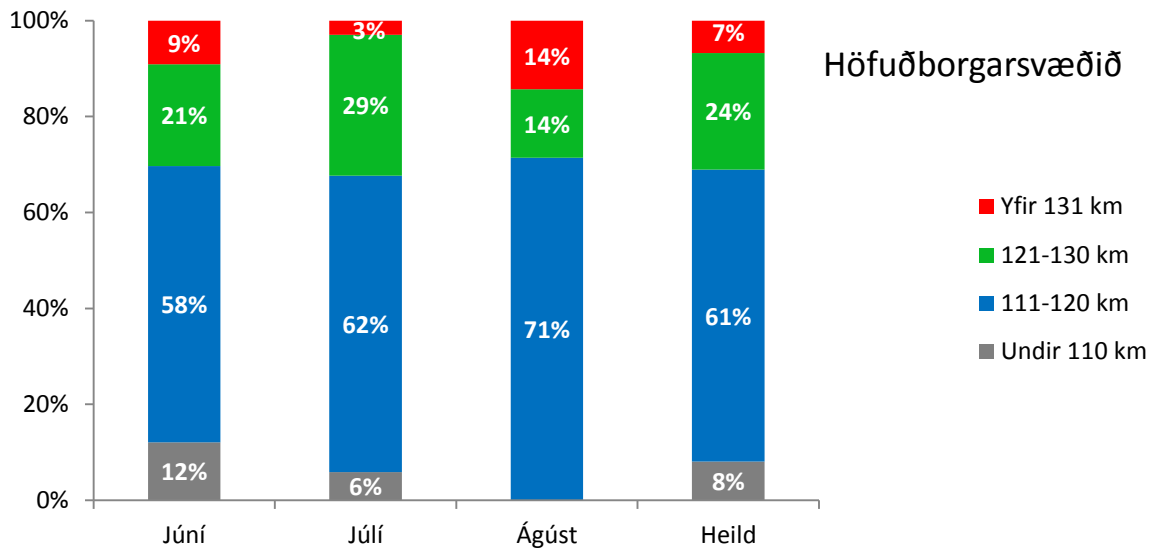


Mynd I-12. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Höfuðborgarsvæðið

Alls varði lögreglan 370 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 136 lögreglumenn. Skráð voru 83 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 139. Eknir voru 9.239 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 3.731.819 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 1.720.261 kr. eða 46,1% af heildarkostnaði.

Stærsta hlutfall ökumanna sem lögreglan á höfuðborgarsvæðinu stöðvaði voru á 111-120 km hraða, mynd I-13. Í hverjum mánuði var einhver ökumaður stöðvaður á yfir 131 km hraða og var sá sem stöðvaður var á mestum hraða hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu á 151 km hraða. Hann var stöðvaður í júní.

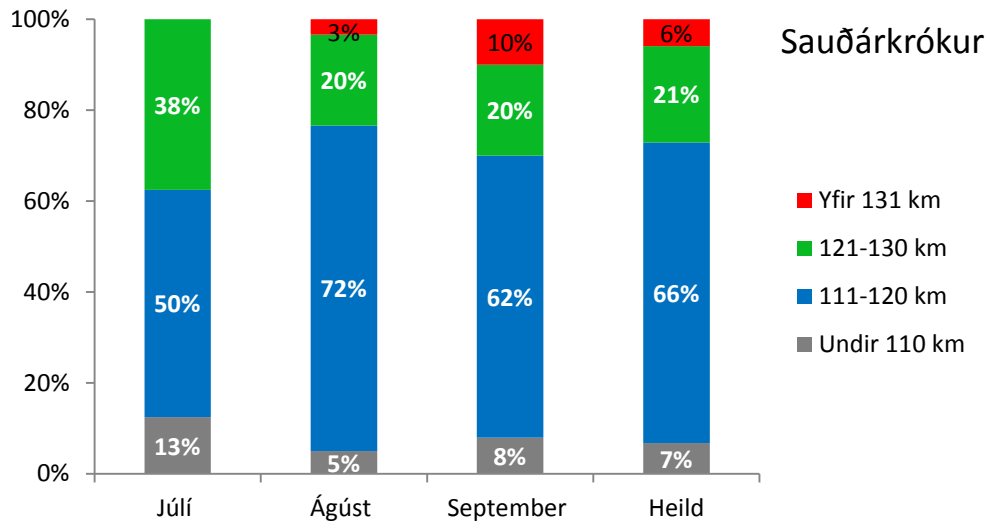


Mynd I-13. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Sauðárkrókur

Alls varði lögreglan 72 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 20 lögreglumenn. Skráð voru 118 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var sá sami. Eknir voru 3.031 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 737.502 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 345.534 kr. eða 46,9% af heildarkostnaði.

Stærstur hluti ökumanna var stöðvaður á 111-120 km hraða á meðan á eftirlitinu stóð. Hlutfall þeirra sem óku á 131 km hraða og yfir var 6% eða 7 ökumenn. Sjá mynd I-14. Sá sem mældist á mestum hraða var stöðvaður á 144 km hraða í september.

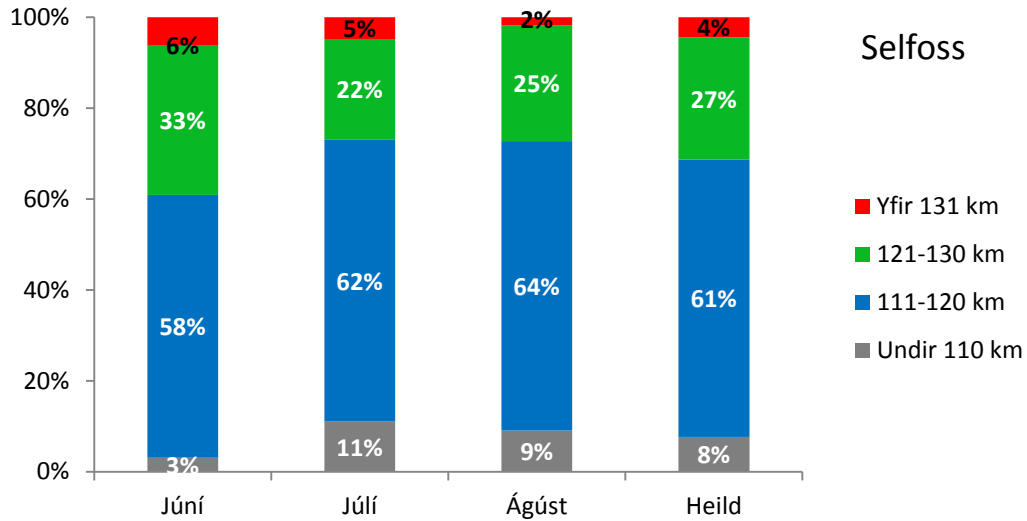


Mynd I-14. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarks hraði var 90 km/klst.

Selfoss

Alls varði lögreglan 580 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 74 lögreglumenn. Skráð voru 194 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 201. Eknir voru 10.339 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 4.362.296 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 1.204.776. eða 27,6% af heildarkostnaði.

Flestir sem lögreglan á Selfossi stöðvaði voru á 111-120 km hraða. 4% ökumanna voru stöðvaðir á yfir 131 km hraða, einhver í öllum mánuðum. Sjá mynd I-15. Sá sem mældist á mestum hraða í umdæmi lögreglunnar á Selfossi var stöðvaður á 148 km hraða í júní.

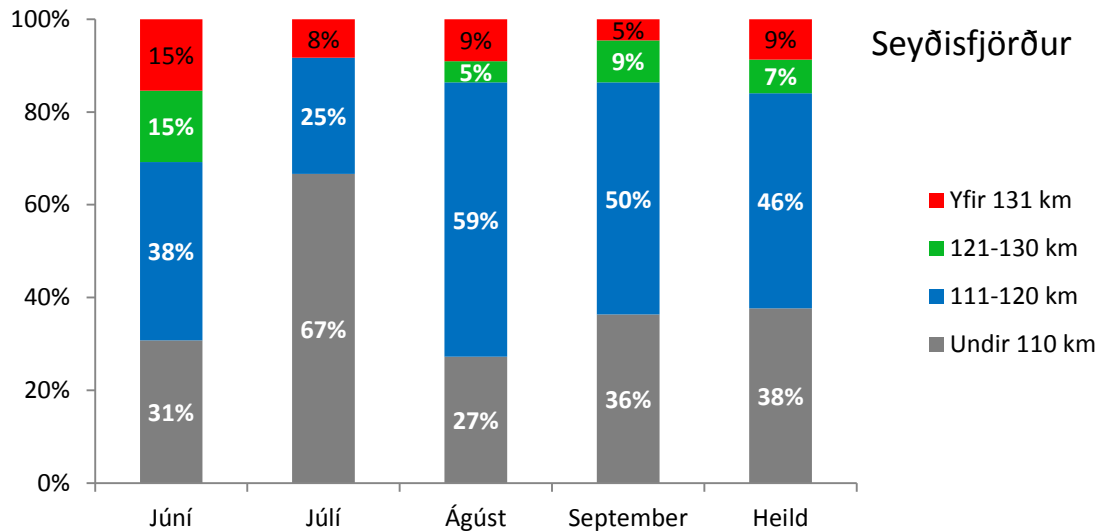


Mynd I-15. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Seyðisfjörður

Alls varði lögreglan 197 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 48 lögreglumenn. Skráð voru 71 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var sá sami. Eknir voru 6.258 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 1.949.949 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 876.120 kr. eða 44,9% af heildarkostnaði.

Stærstur hluti ökumanna var stöðvur á 111-120 km hraða, mynd I-16. Á bilinu 5-15% ökumanna óku á 131 km hraða í öllum mánuðunum og sá ökumaður sem var á mestum hraða var stöðvaður á 140 km hraða í júní.

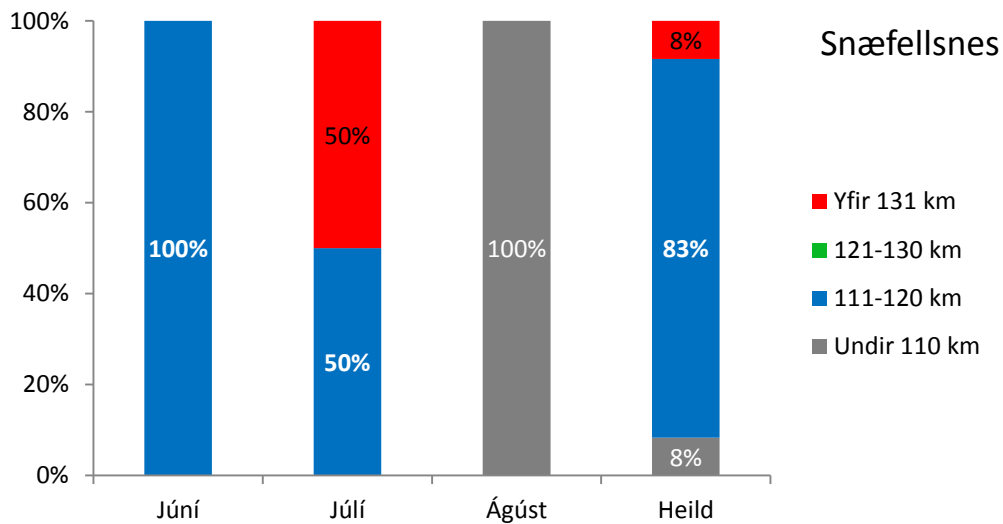


Mynd I-16. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Snæfellsnes

Alls varði lögreglan 59 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 16 lögreglumenn. Skráð voru 13 hraðakstursbrot og var heildarfjöldi brota sá sami. Eknir voru 2.271 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 580.090 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 258.894 kr. eða 44,6% af heildarkostnaði.

Flestir sem lögreglan stöðvaði voru á bilinu 111-120 km/klst. eða 83%. Sjá mynd I-17. Enginn var stöðvaður á 121-130 km hraða en 8% voru á yfir 131 km hraða. Sá ökumaður sem var á mestum hraða var stöðvaður á 132 km hraða í júlí.

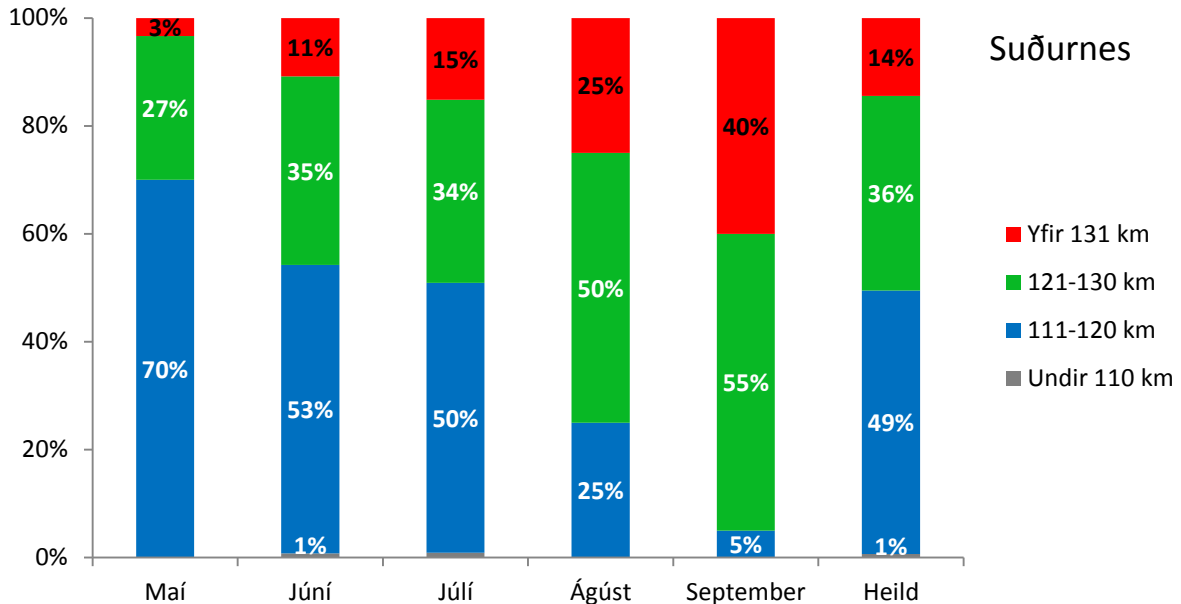


Mynd I-17. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarks hraði var 90 km/klst.

Suðurnes

Alls varði lögreglan 640 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 70 lögreglumenn. Skráð voru 358 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 575. Eknir voru 6.784 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 4.277.888 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 793.728 kr. eða um 18,6% af heildarkostnaði.

Flestir óku á hraðanum 111-120 þegar þeir voru stöðvaðir. Af þeim sem voru stöðvaðir voru 14% á 131 km hraða eða meira og dreifðust þeir á alla mánuðina. Sjá mynd I-18. Sá ökumaður sem var á mestum hraða var stöðvaður á 162 km hraða í júní.



Mynd I-18. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.



RÍKISLÖGREGLUSTJÓRINN

Viðauki II: Sjálfvirkt umferðareftirlit

Stafrænar hraðamyndavélar 2013

Mars 2014

Helstu niðurstöður

- Á árinu 2013 skráðu stafrænar myndavélar 13.047 hraðakstursbrot, eða 30,9% færri brot en árið áður.
- 15 stafrænar hraðamyndavélar voru virkar á árinu 2013.
- Að meðaltali skráðu vélarnar 36 hraðakstursbrot á dag.
- Flest brot áttu sér stað í Hvalfjarðarsveit, eða 40,9%, á Suðurlandsvegi 17,9% og 16,5% í Hvalfjarðargöngum.
- Brot eru tíðust á sumrin, í júlí og ágúst, en þá voru þau 27% af heildarfjölda, áberandi breyting var á árinu 2013 en það er hversu stór hluti brota eiga sér stað á seinni hluta árs frá september fram í nóvember.
- Sá ökumaður sem ók hraðast samkvæmt skráningu hraðamyndavélar var á 166 km hraða á suðurleið fram hjá Fiskilæk í Hvalfjarðarsveit en þar er hámarkshraði 90 km/klst.
- Ökumenn keyra hlutfallslega hraðar um Fáskrúðsfjarðargöng en Hvalfjarðargöng.
- Skráðum hraðakstursbrotum fækkaði áfram bæði á Suðurnesjum og í Hvalfjarðargöngum en þar hefur verið fækkun frá árinu 2011. Árið 2013 voru einnig umtalsvert færri brot í Hvalfjarðarsveit og á Suðurlandsvegi miðað við árið áður.
- Um 70% sekta höfðu verið greiddar þann 12. mars 2014 en það eru hlutfallslega færri sektir en höfðu verið greiddar í maí árið á undan. Fleiri mál voru enn í sektarmeðferð árið 2013 en 2012.
- Rannsókn var hætt í tæplega 22% tilvika og er það aukning frá fyrri árum. Flest þessara tilvika má rekja 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.

Samgönguráðuneytið, 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 landsvísu en þessar en hér verður einungis fjallað um stafrænar hraðamyndavélar sem falla undir þetta samstarf.

Tölfræðiupplýsingar um fjölda brota á árinu 2013 voru teknar úr málaskrá lögreglunnar 10. mars 2014 af verkefnastjóra afbrotatölfræði hjá ríkislögreglustjóra. Miðað er við brot sem skráð voru á tímabilinu 1. janúar 2013 til 31. desember 2013. Gögn er varða greiningu á sektarboðum voru tekin út úr málaskrárkerfi lögreglunnar 12. mars 2014.

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 2013 voru 15 stafrænar hraðamyndavélar í notkun. Fyrstu vélarnar voru teknar í notkun í júlí 2007 og hafa því verið virkar í 6½ ár. Hraðamyndavélar eru í umdæmi lögreglustjóranna í Borgarnesi, á höfuðborgarsvæðinu, Suðurnesjum, Eskifirði, Selfossi, Ísafirði og Akureyri. Brotin eru skráð hjá lögreglustjóranum á Snæfellsnesi samkvæmt ákvörðun ríkislögreglustjóra. Lögreglustjórinn á Hvolsvelli annast sektargerðir og sendir þær öikumönnum.

Á árinu 2013 var bætt við einni hraðamyndavél í norðurátt við Fiskilæk í Hvalfjarðarsveit.

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 13.028 brot á árinu 2013. Þetta eru færri brot en árið á undan en þá voru brotin 18.887. Þetta nemur 31,0% fækkun milli ára. Að meðaltali eru hraðakstursbrot 36 á dag allt árið. Sum brot sem framin voru í desember 2012 voru skráð í janúar 2013. 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.

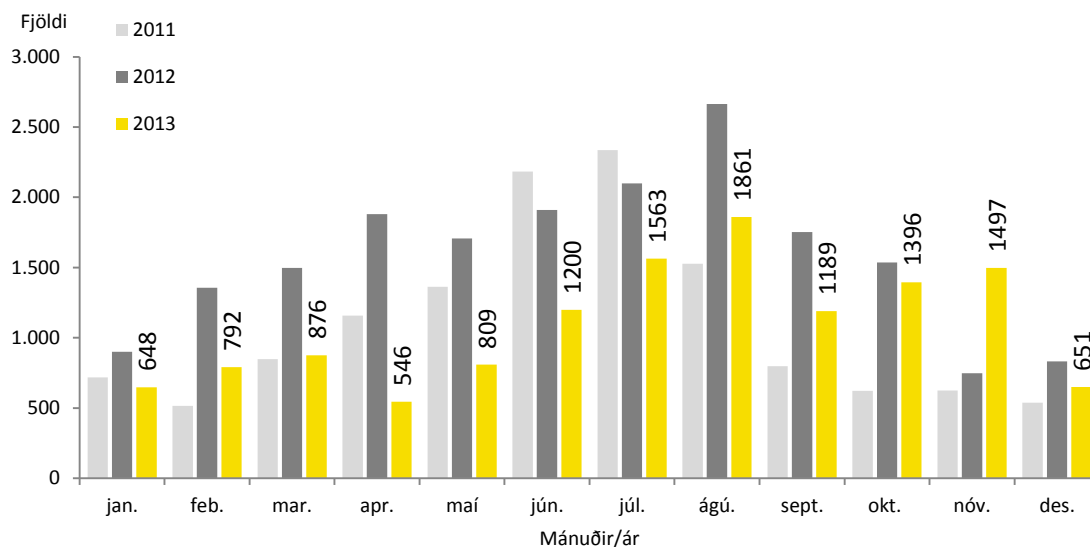
Á árinu 2007 voru hraðakstursbrot rúmlega 6.800 en skráðum brotum hefur fjölgað talsvert síðan þá. Miklar sveiflur hafa verið á heildarfjölda brota en ýmsar ástæður geta verið fyrir því (sjá töflu II-1). Ein skýring er sú, að vélarnar voru sendar í kvörðun. Önnur skýring er sú, að styrkja þurfti undirstöður ákveðinna hraðamyndavéla.

Tafla II-1. Fjöldi brota sem skráð voru á stafrænar hraðamyndavélar, árin 2007 til 2013.

Ár	Fjöldi brota	Fjöldi brota á dag	Fjöldi hraðamyndavéla
2007	6.872	19	2
2008	16.385	44	9
2009	23.134	63	10
2010	22.322	61	10
2011	13.238	36	15
2012	18.887	52	15
2013	13.028	36	15

Á mynd II-1 sést dreifing brotanna á árunum 2011 til 2013 eftir mánuðum. Greinileg fækkun var á brotum en flest brot á árinu 2013 voru skráð í júlí og ágúst eða rúmlega fjórðungur brota. Fæst brot voru skráð í apríl.

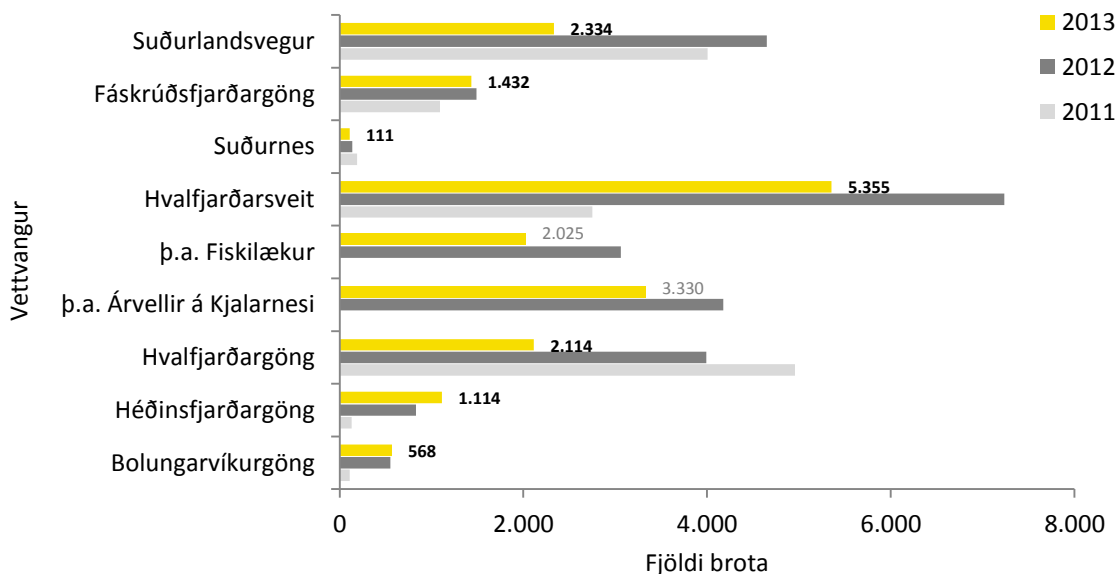
Þegar borinn er saman fjöldi hraðakstursbrota eftir mánuðum árin 2012 og 2013 má sjá að mikil fjölgun var á brotum í nóvember og var það eini mánuðurinn sem brotum fjölgaði á milli ára. Það má sjá þegar á heildina er litið að fleiri brot voru skráð á seinni hluta árs árið 2013 en árið 2012 hafði það verið á fyrri hluta árs.



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

Á mynd II-2 sést fjöldi skráðra hraðakstursbrota, greindur eftir vettvangi, en fjallað verður nánar um hvern vettvang síðar í skýrslunni. Flest brotin voru skráð í Hvalfjarðarsveit, eða 5.355. Næstflesta voru þau á Suðurlandsvegi, 2.340 og 2.159 í Hvalfjarðargöngum. Skráð brot voru töluvert færri í Fáskrúðsfjarðargöngum, Héðinsfjarðargöngum, Bolungarvíkurgöngum og á Suðurnesjum.

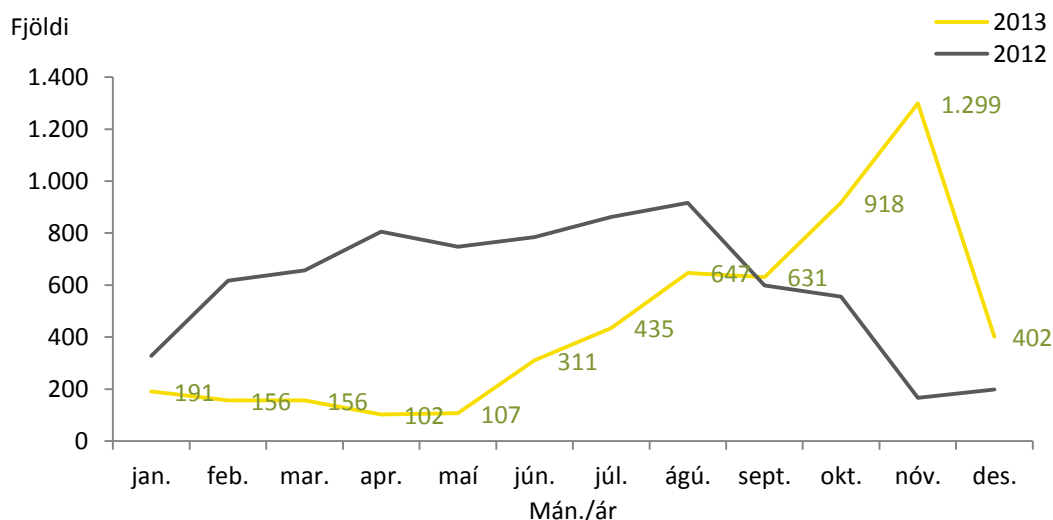
Þegar fjöldi brota á árinu 2013 (eftir vettvangi) er borinn saman við árið áður má sjá að brotum fækkaði á Suðurnesjum og í Hvalfjarðargöngum eins og árið þar á undan, einnig var fækkun á Suðurlandsvegi og í Hvalfjarðarsveit. Fækkunina má að einhverjum hluta rekja til bilana í myndavélum en einnig er spurning um breytta ökuhegðun. Skráðum brotum fjölgaði í Bolungarvíkur- og Héðinsfjarðargöngum.



Mynd II-2. Fjöldi hraðakstursbrota sem stafrænar hraðamyndavélar skráðu, greindur eftir vettvangi, frá 1.1.2011 til 31.12.2013.

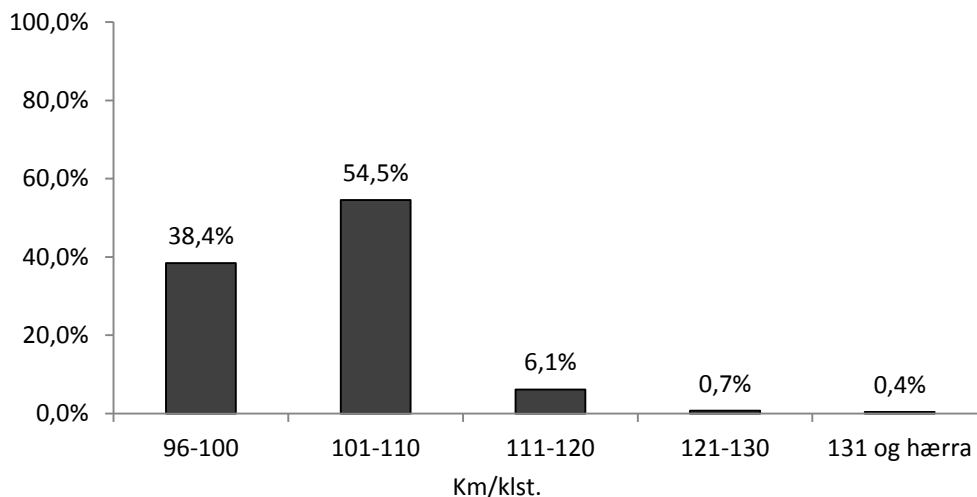
Hvalfjarðarsveit

Í Hvalfjarðarsveit voru 5.355 hraðakstursbrot skráð með stafrænum hraðamyndavélum á árinu 2013. Þetta eru færri brot en árið á undan og er dreifing þeirra yfir árið ólík frá því í fyrra. Flest brotin voru skráð í nóvember (1.271) eða um fjórðungur brotanna sjá á mynd II-3. Fækkun brota frá árinu 2012 til ársins 2013 nemur um 26% eða 1.883 brotum.



Mynd II-3. Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar í Hvalfjarðarsveit skráðu frá 1.1.2012 til 31.12.2013, greindur eftir mánuðum.

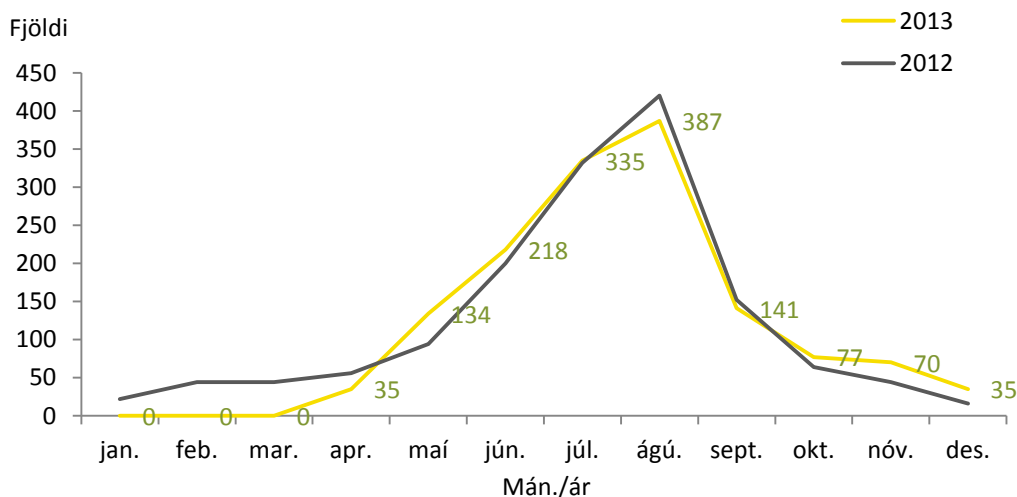
Rúmur helmingur (54,5%) ökumanna sem óku of hratt í Hvalfjarðarsveit mældist á 101-110 km hraða á klst. þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. (mynd II-4). Þetta er í samræmi við hraðamælingar árið áður. Um 6% ökumanna mældust á 111-120 km hraða á klst. og 1% voru á meiri hraða en 121 km/klst. Sá sem hraðast ók var á 166 km hraða á klst.



Mynd II-4. 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 1.1.2013 til 31.12.2013.

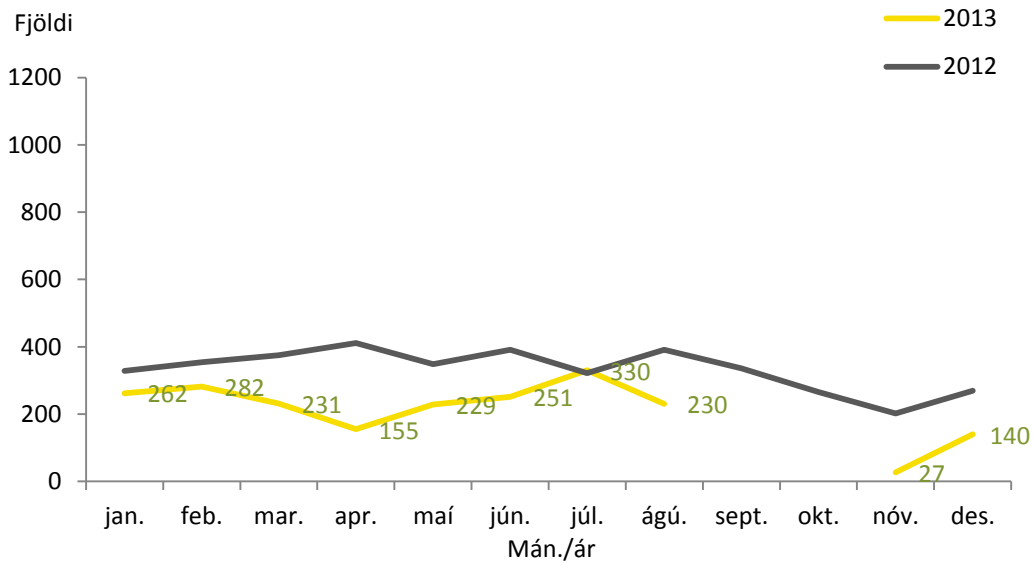
Fáskrúðsfjarðargöng og Hvalfjarðargöng

Á árinu 2013 voru alls 1.432 hraðakstursbrot skráð í Fáskrúðsfjarðargöngum, sem er 58 brotum færri en árið á undan eða um 4% fækkun. Ekkert brot var skráð í janúar, febrúar eða mars árið 2013 en flest brot voru skráð í ágúst (387) og var þróunin í heild svipuð og í fyrra. (mynd II-5).



Mynd II-5. Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar í Fáskrúðsfjarðargöngum skráðu frá 1.1.2012 til 31.12.2013, greindur eftir mánuðum.

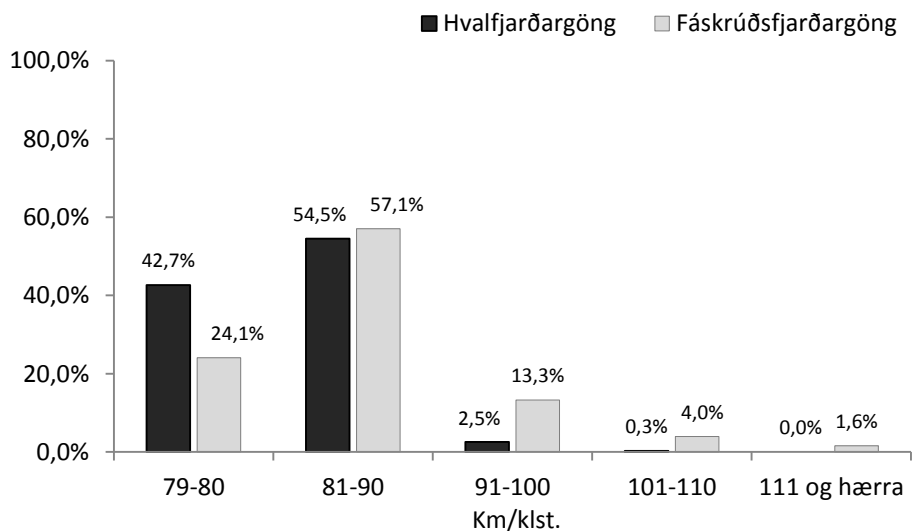
Alls voru 2.137 hraðakstursbrot skráð í Hvalfjarðargöngum árið 2013 en það eru færri brot en árið á undan en þá voru þau 3.993. Brotum fækkaði þannig um 46% milli árána 2012 og 2013. Flest brot voru skráð í júlí (330). Sjá mynd II-6. Ekkert brot var skráð í september og október og aðeins 27 í nóvember.



Mynd II-6. Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar í Hvalfjarðargöngum skráðu frá 1.1.2012 til 31.12.2013, greindur eftir mánuðum.

Af þeim sem keyrðu of hratt um Hvalfjarðargöng mældist rúmlega 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.

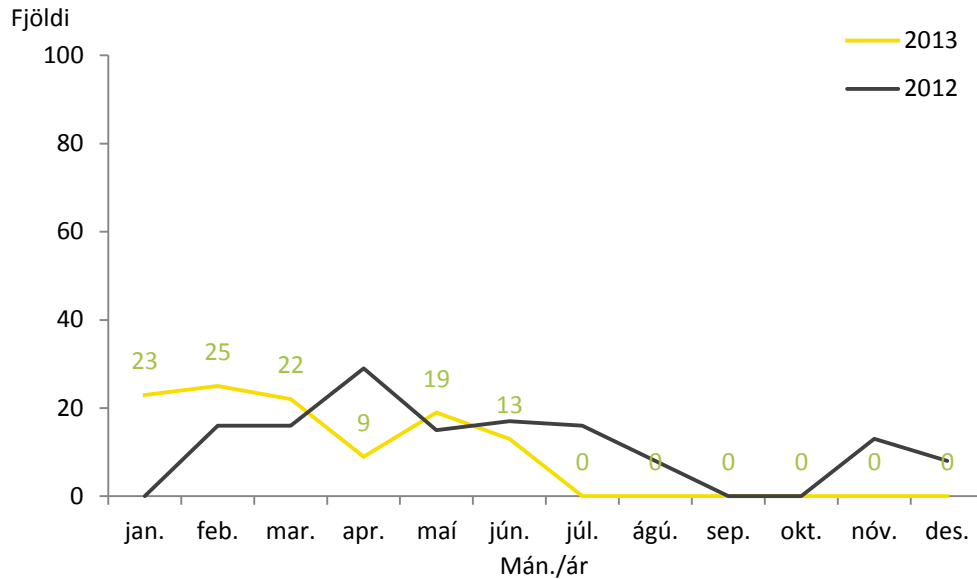
Meiri hraði virðist vera í Fáskrúðsfjarðargöngum en Hvalfjarðargöngum og voru mun færri teknir á 79-80 km/klst. eða um 24% á móti 42% í Hvalfjarðargöngum. Fleiri voru teknir á yfir 90 km hraða á klst. í Fáskrúðsfjarðargöngum en Hvalfjarðargöngum og voru tæp 2% teknir á yfir 111 km hraða á klst.



Mynd II-7. Hlutfall hraðakstursbrota þar sem hámarkshraði er 70 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð með stafrænum hraðamyndavélum á tímabilinu 1.1.2013 til 31.12.2013.

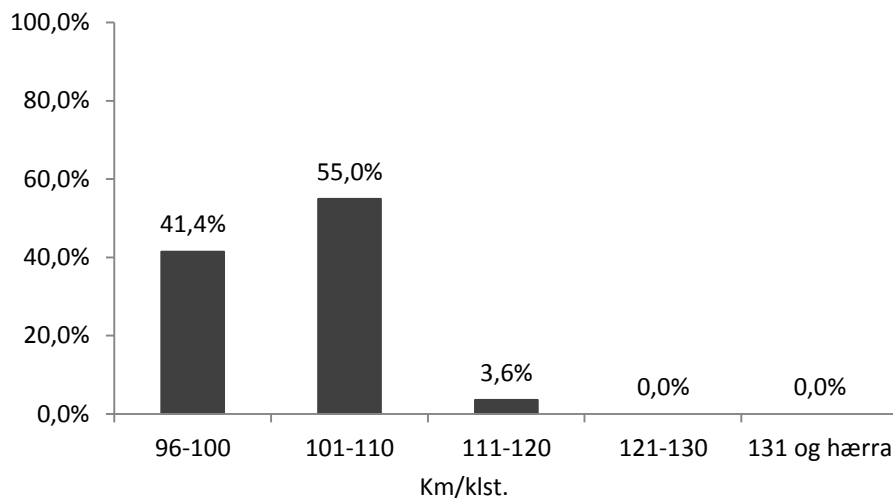
Suðurnes

Á Suðurnesjum voru 111 brot skráð á árinu 2013 og er það um 19% fækkun frá árinu áður, en þá voru þau 138. Flest brotin áttu sér stað í febrúar (25), sjá mynd II-8. Engin brot voru skráð á seinni hluta árs frá júlí en skráning féll einnig niður í þrjá mánuði árið 2012.



Mynd II-8. Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar á Suðurnesjum skráðu frá 1.1.2012 til 31.12.2013, greindur eftir mánuðum.

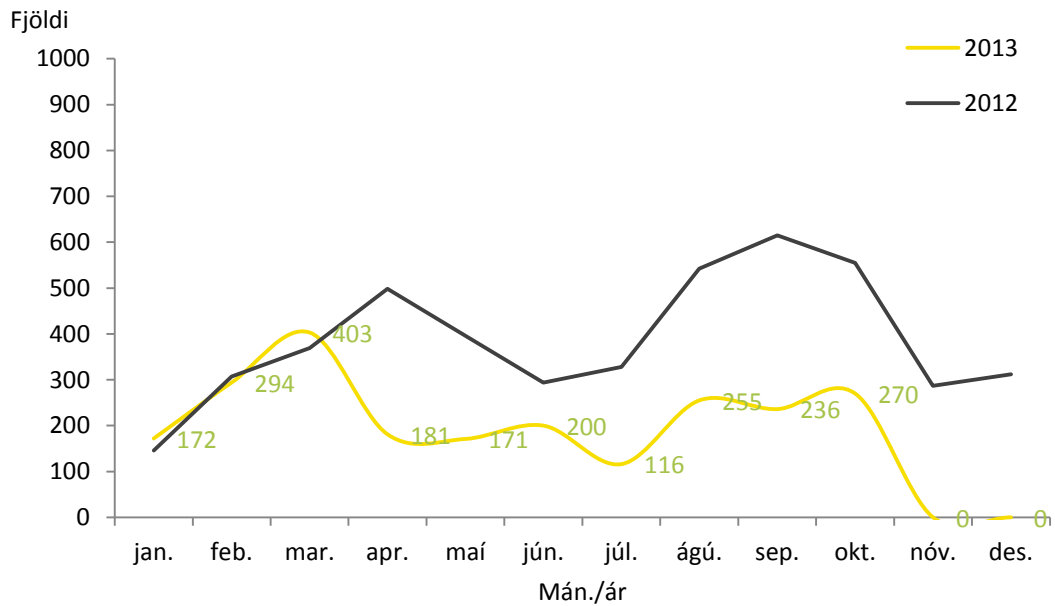
Flestir sem óku of hratt á Suðurnesjum mældust á 101-110 km hraða á klst. hraða, eða 55% ökumanna. Sjá mynd II-8. Um 4% keyrðu á yfir 111 km hraða á klst. Sá sem var mældur á mestum hraða ók á 120 km hraða á klst.



Mynd II-9. 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. 1.2013 til 31.12.2013.

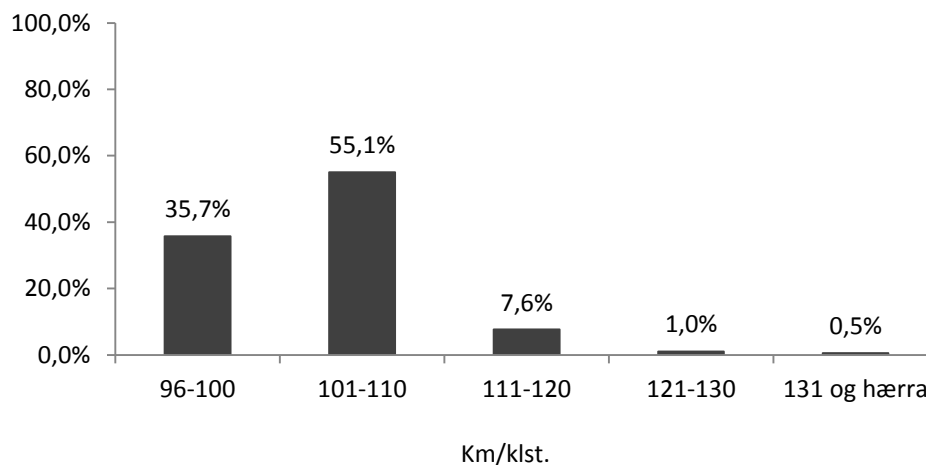
Suðurland

Á árinu 2013 voru skráð 2.298 brot á Suðurlandi. Þetta er töluverð fækkun frá árinu á undan, eða um um 51%. Brotin dreifðust nokkuð jafnt yfir árið en flest voru skráð í mars (403), sjá mynd II-10. Engin brot voru skráð í nóvember og desember 2013.



Mynd II-10. Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar á Suðurlandi skráðu frá 1.1.2012 til 31.12.2013, greindur eftir mánuðum.

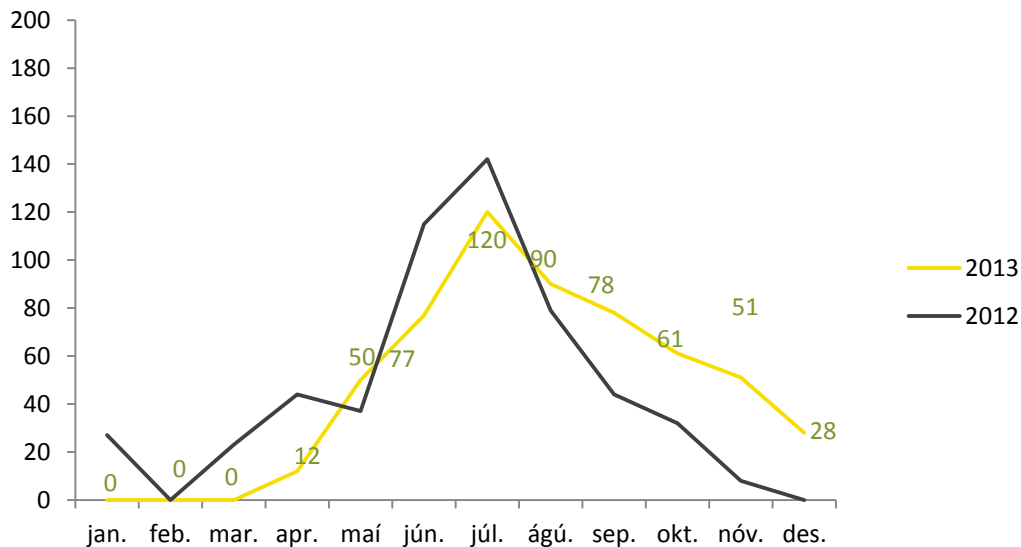
Af þeim öikumönnum sem óku of hratt á Suðurlandsvegi óku um 55% á bilinu 101-110 km hraða á klst. en hámarkshraði þar er 90 km/klst. Sá sem mældist á mestum hraða ók á 152 km/klst.



Mynd II-11. 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 1.1.2013 til 31.12.2013.

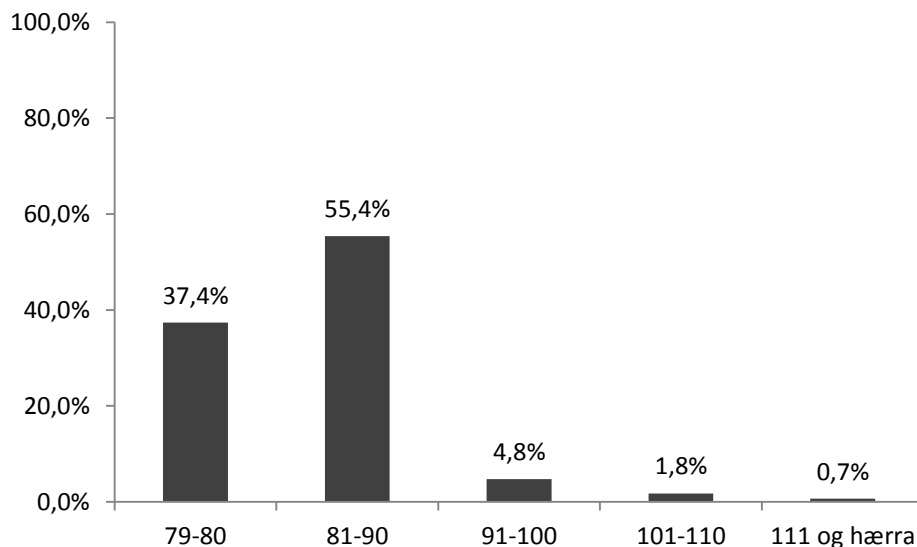
Bolungarvíkurgöng

Árið 2013 voru 567 brot skráð í Bolungarvíkurgöngum sem er mjög svipað og árið á undan en þá voru þau 551. Eins og árið á undan voru flest brot skráð í júlí (120) en þó voru fleiri brot skráð seinni hluta árs, árið 2013 heldur en 2012.



Mynd II-12. Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar í Bolungarvíkurgöngum (á Djúpvegi) hafa skráð frá 1.1.2012 til 31.12.2013, greindur eftir mánuðum.

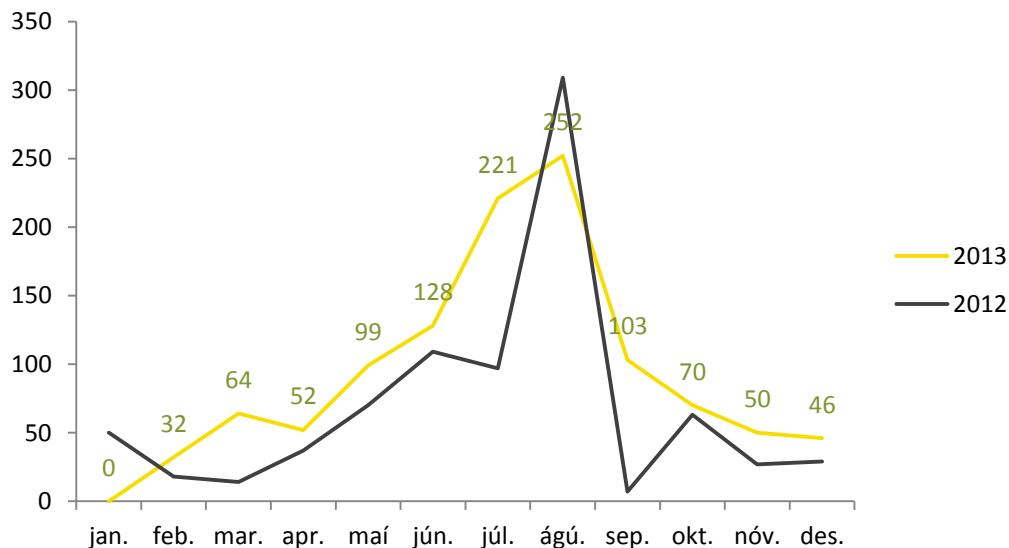
Flestir sem óku of hratt í Bolungarvíkurgöngum óku á 81-90 km hraða á klst., eða um 55%, en hámarkshraði í göngunum er 70 km/klst. 4,8% mældust á 91-100 km/klst. en sá sem hraðast ók var á 128 km hraða á klst.



Mynd II-13. 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 1.1.2013 til 31.12.2013.

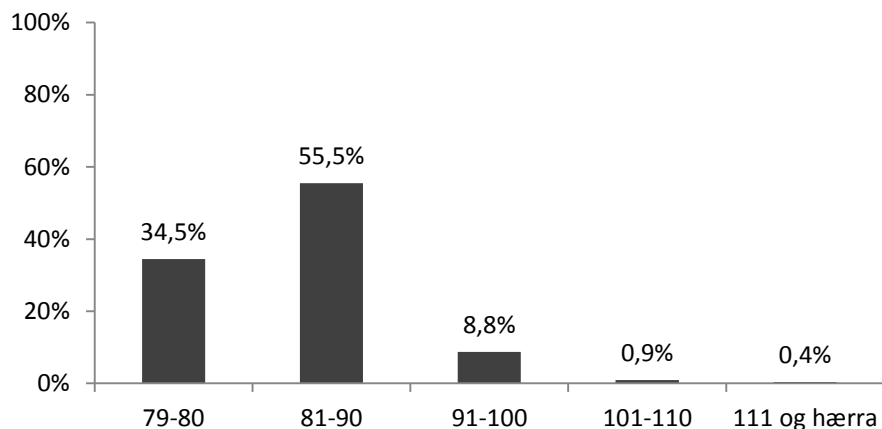
Héðinsfjarðargöng

Á árinu 2013 voru 1.117 brot skráð í Héðinsfjarðargöngum sem er 35% aukning frá árinu 2012. Dreifing brota yfir árið var mjög svipuð og árið áður og voru flest brot aftur skráð í ágúst (252), sjá mynd II-14.



Mynd II-14. Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar í Héðinsfjarðargöngum (á Siglufjarðarvegi) skráðu frá 1.1.2012 til 31.12.2013, greindur eftir mánuðum.

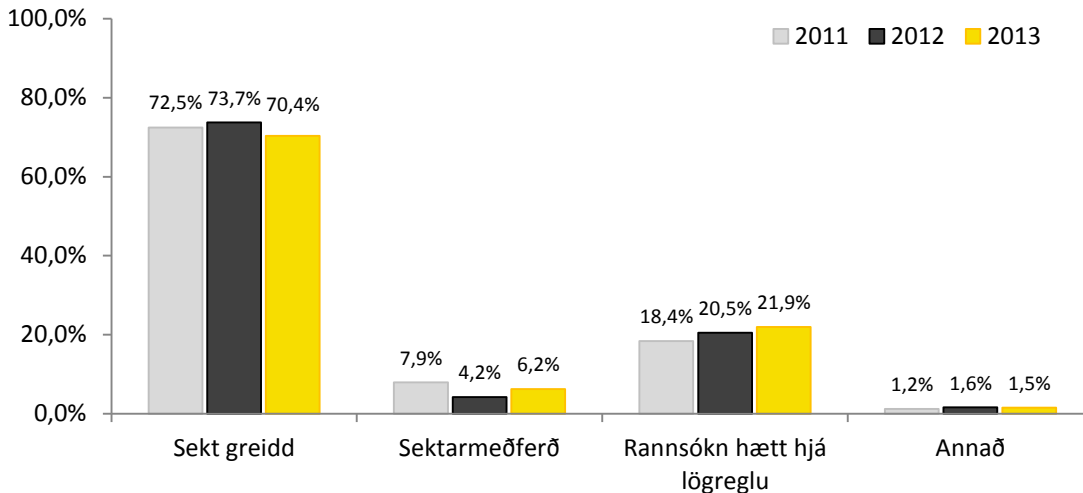
Rúmlega helmingur ökumanna (55,5%) óku á 81-90 km hraða á klst. en leyfður hámarkshraði í göngunum er 70 km/klst. Um 9% óku á 91-100 km hraða á klst. Sá sem hraðast ók var á 129 km hraða á klst.



Mynd II-15. 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 1.1.2013 til 31.12.2013.

Sektarboð

Staða sektarboða árið 2013 miðast við stöðu í málaskrá lögreglunnar þann 12.mars 2014. Hafa ber 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. Af 13.047 hraðakstursbrotum sem skráð voru á árinu 2013 hafa 9.141 ökumenn greitt sektir sínar, um 70,4%. Þetta er aðeins lægra hlutfall en árið á undan (mynd 12) en þá höfðu 73,7% greitt sektir sínar, þess skal getið að skýrslan fyrir árið 2012 var unnin í maí 2013 en fyrir 2013 var hún unnin í mars og fleiri mál því enn í sektarmeðferð eða 6,2%. Rannsókn var hætt í tæplega 22% tilvika árið 2013 og er það aukning frá fyrri árum.



Mynd II-16. Afgreiðsla mála sem stafrænar hraðamyndavélar skráðu frá 1.1.2011 til 31.12.2013.

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 hérlendis 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.

Guðrún Sesselja Baldursdóttir
stjórnsýslusviði ríkislögreglustjóra
24. mars 2014



RÍKISLÖGREGLUSTJÓRINN

Stjórnsýslusvið ríkislögreglustjóra

Viðauki III: Eftirlit með ölvunarakstri

Framkvæmt í desember 2013

Eftirlit með ölvunarakstri á aðventunni 2013

Á aðventunni 2013 var sérstakt átak gegn ölvunar- og fíkniefnaakstri. Fimm milljónum var varið í verkefnið. Embætti lögreglunnar sem tóku þátt í eftirlitinu voru embætti lögreglustjórans á höfuðborgarsvæðinu, Suðurnesjum, Selfossi og embætti ríkislögreglustjóra². Tekin voru öndunarsýni til að mæla ölvun ökumanna og einnig voru tekin fíkniefnapróf ef ástæða þótti til og blóðsýni. Lögreglan gerði athugasemdir ef ökumaður varð uppvís að öðrum umferðarlagabrotum svo sem hraðakstri, ófullnægjandi notkun bílbelta og/eða ef ástand ökutækis var ábótavant.

Samantekt um verkefnið

Verkefnið fór fram á tímabilinu 20.-31. desember og var eftirliti sinnt alla dagana nema Jóladað. Tveir til sjö lögreglumenn voru við eftirlit í 74 eftirlitsteymum³. Á þessum 11 dögum var varið 352 klukkustundum í verkefnið. Þá voru eknir 4.879 kílómetrar. Stöðvaðir voru 4.518 ökumenn eða tæplega 13 á hverri klukkustund sem eftirlitinu var sinnt (tafla 1). Færri lögregluembætti tóku þátt árið 2013 en árin 2008 og 2009 þegar sambærilegt eftirlit fór síðast fram en nú tóku aðeins fjögur embætti þátt en þá 14. Ekkert eftirlit fór fram árin 2010-2012 vegna niðurskurðar.

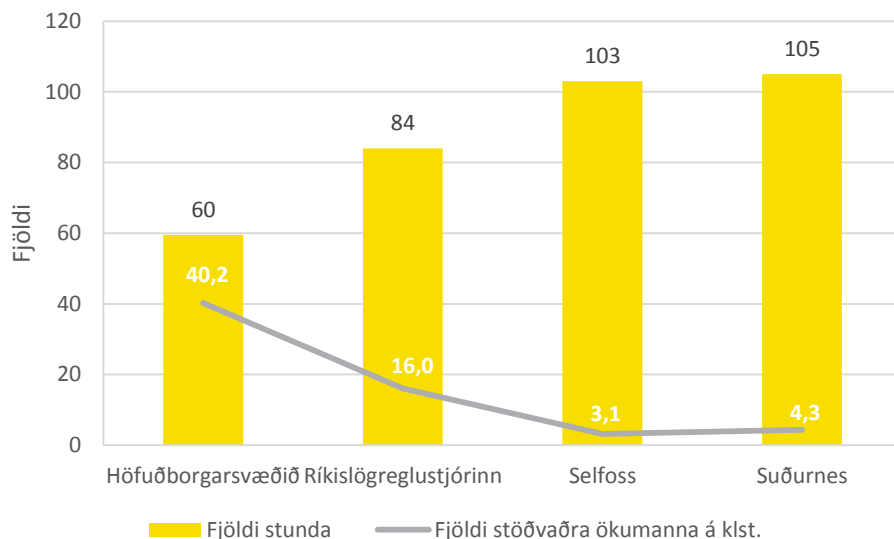
Tafla. III-1. Fjöldi klst., eftirlitsteyma, kílómetra og fjöldi stöðvaðra ökumanna í heild og á klst. 2013.

Embætti	Fjöldi stunda	Fjöldi eftirlitsteyma	Eknir km	Fjöldi stöðvaðra ökumanna	Fjöldi stöðvaðra ökumanna á klst.
Höfuðborgarsvæðið	60	29	984	2.393	40
Ríkislögreglustjórinn	84	25	1.896	1.347	16
Selfoss	103	11	1.099	323	3
Suðurnes	105	9	900	455	4
Alls	352	74	4.879	4.518	13

Stöðvaðir voru á hverri klukkustund að meðaltali 40 í eftirliti lögreglunnar á höfuðborgarsvæðinu, 16 í eftirliti Ríkislögreglustjóra, þrjár í eftirliti lögreglunnar á Selfossi og fjórir hjá lögreglunni á Suðurnesjum (mynd III-1).

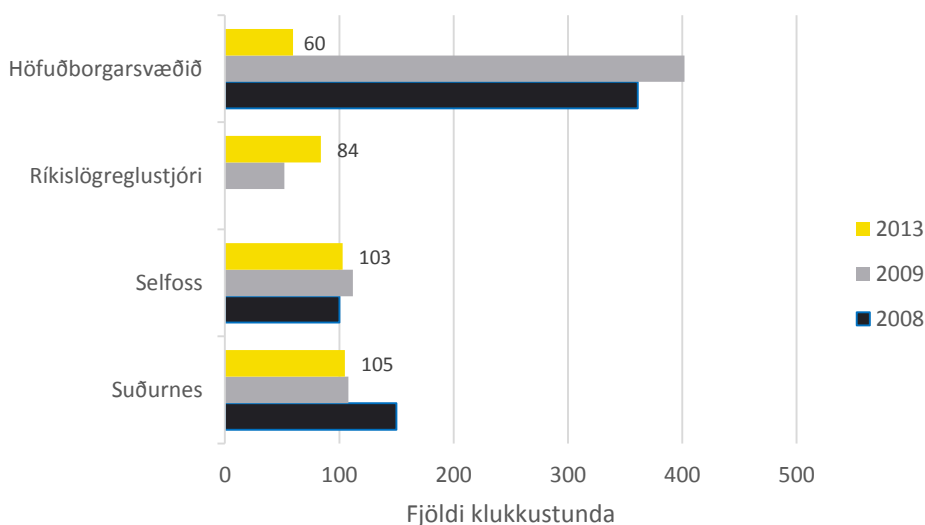
² Eftirlit fór fram á höfuðborgarsvæðinu.

³ Sami lögreglumaður gat verið í fleiri en einu teymi á tímabilinu.



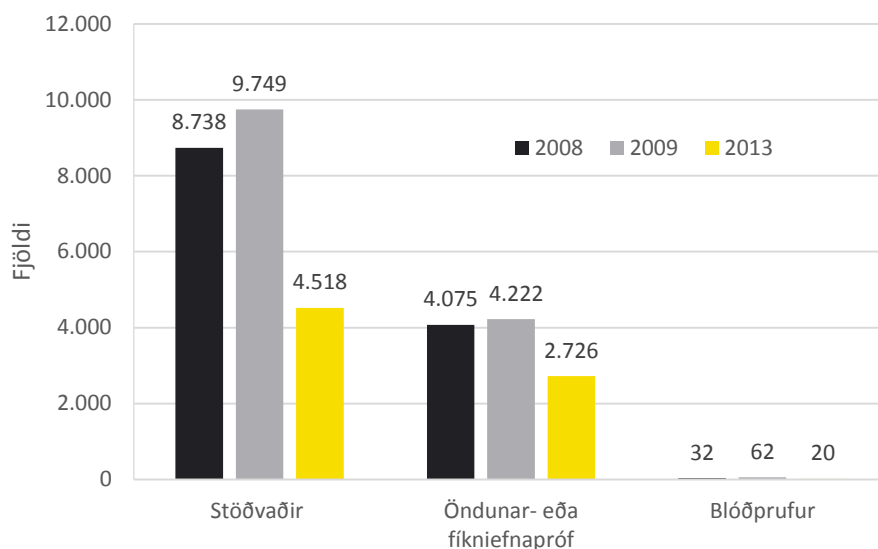
Mynd III-1. Fjöldi klukkustunda sem embættin vorðu í sérstakt ölvunareftirlit og fjöldi sem stöðvaðir voru á hverri klukkustund á aðventunni 2013.

Lögreglan á höfuðborgarsvæðinu varði fæstum stundum í eftirlitið, en voru hins vegar með allt upp í 7 starfsmenn í hverju teymi lögreglumanna. Þeir stöðvuðu flesta ökumenn, eða 2.393 einstaklinga sem jafngildir um 40 einstaklingum á hverri klukkustund eins og áður sagði. Ríkislögreglustjóri stöðvaði næstflesta (1.347 manns) en ók flesta kílómetra í eftirlitinu (1.896 km.). Lögreglan á Selfossi og Suðurnesjum vorðu flestum stundum í verkefnið (um 100) en voru með fæst eftirlitsteymi (ellefu og níu teymi) og tvo starfsmenn í hverju teymi. Lögreglan á Selfossi stöðvaði 323 ökumenn og lögreglan á Suðurnesjum 455 (tafla III-1). Þegar borinn er saman fjöldi klukkustunda árin 2008, 2009 og 2013 sem varið var til eftirlitsins má sjá að Selfoss varði svipað mörgum klukkustundum öll þrjú árin. Höfuðborgarsvæðið og Suðurnes vorðu færri stundum 2013 en viðmiðunarárin og Ríkislögreglustjóri fleiri stundum en árið 2009, en embættið tók ekki þátt árið 2008 (mynd III-2).



Mynd. III-2. Fjöldi klukkustunda sem embætti vorðu í eftirlit á aðventunni árin 2008, 2009 og 2013.

Um 4.500 manns voru stöðvaðir árið 2013 en um og yfir 9.000 manns í ölvunareftirlitinu 2008 og 2009 enda var umfang eftirlitsins meira þá. Um 2.700 öndunar- eða fíkniefnapróf voru tekin við eftirlitið en yfir 4.000 árin 2008 og 2009. Teknar voru 20 blóðprufur í eftirlitinu 2013 en 62 árið 2009 og 32 árið 2008 (mynd III-3).



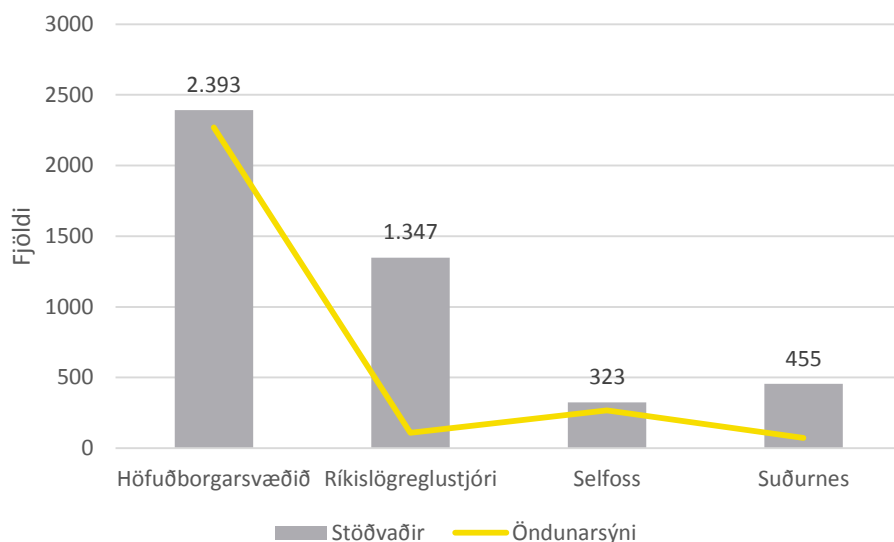
Mynd III-3. Fjöldi stöðvaðra, öndundarsýna/prófa eða fíkniefnaprófa og blóðprufa í eftirlitinu árin 2008, 2009 og 2013.

Öndunar- og fíkniefnasýni

Framkvæmd eftirlitsins er ólík milli embætta. Lögreglan á höfuðborgarsvæðinu tóku öndunarsýni hjá 95% þeirra sem stöðvaðir voru og lögreglan á Selfossi 83% og tóku því öndunarsýni hjá meirihluta þeirra sem stöðvaðir voru. Lögreglan á Suðurnesjum og Ríkislögreglustjóri valdi hins vegar út þá sem þeir töldu æskilegt að taka próf og tóku sýni hjá minnihluta ökumanna (16% og 8%). Fjöldi blóðprufa vegna eftirlitsins voru á bilinu 2-10 talsins og fjöldi fíkniefnaprófa frá 0-3 (tafla III-2 og mynd III-4).

Tafla. III-2. Fjöldi stöðvaðra, öndunar- og fíkniefnaprófa og hlutföll af stöðvuðum einstaklingum 2013.

	Fjöldi stöðvaðra	Fjöldi öndunarsýna	Fjöldi blóðprufa	Fjöldi fíkniefnaprófa	% öndunarsýna	% blóðprufa	% fíkniefnaprófa
Höfuðborgarsvæðið	2.393	2.270	10	0	95%	0,4%	0,0%
Ríkislögreglustjóri	1.347	108	2	1	8%	0,1%	0,1%
Selfoss	323	268	6	3	83%	1,9%	0,9%
Suðurnes	455	73	2	3	16%	0,4%	0,7%
Alls	4.518	2.719	20	7	60%	0,4%	0,2%



Mynd. III-4. Fjöldi stöðvaðra og öndunarsýna 2013.

Kostnaður

Heildarkostnaður við eftirlitið voru kr. **4.961.836**. Kostnaður dreifðist jafnt á milli embættanna fjögurra. Lang stærsti kostnaðurinn var vegna mannahalds eða 87% af heildarupphæðinni og 13% af heildarupphæðinni fór í kostnað vegna aksturs. Hjá lögreglunni á Selfossi og Suðurnesjum fór 90-92% kostnaðarins í mannahald og 8-10% í kostnað vegna aksturs. Ríkislögreglustjóri og lögreglan á höfuðborgarsvæðinu vorðu um 82-84% í mannahald og því 16-18% í akstur (tafla III-3).

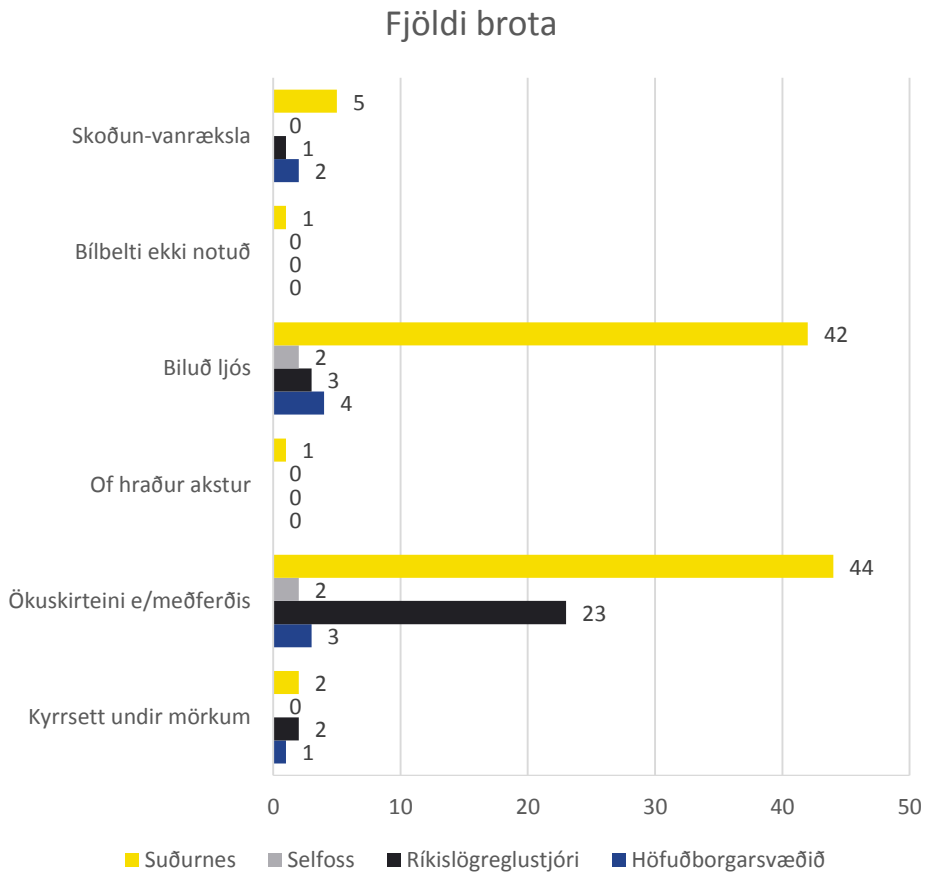
Tafla. III-3. Sundurliðun kostnaðar vegna eftirlits árið 2013.

	Heildar- kostnaður	Kostnaður v/aksturs	Kostnaður v/tíma	% tíma af kostnaði	% aksturs af kostnaði	Hlutfall kostnaðar embættis af heild
Höfuðborgarsvæðið	1.250.000	204.752	1.045.248	84%	16%	25%
Ríkislögreglustjóri	1.212.396	216.144	996.252	82%	18%	24%
Selfoss	1.250.000	128.536	1.121.464	90%	10%	25%
Suðurnes	1.249.440	106.200	1.143.240	92%	8%	25%
Alls	4.961.836	655.632	4.306.204	87%	13%	100%⁴

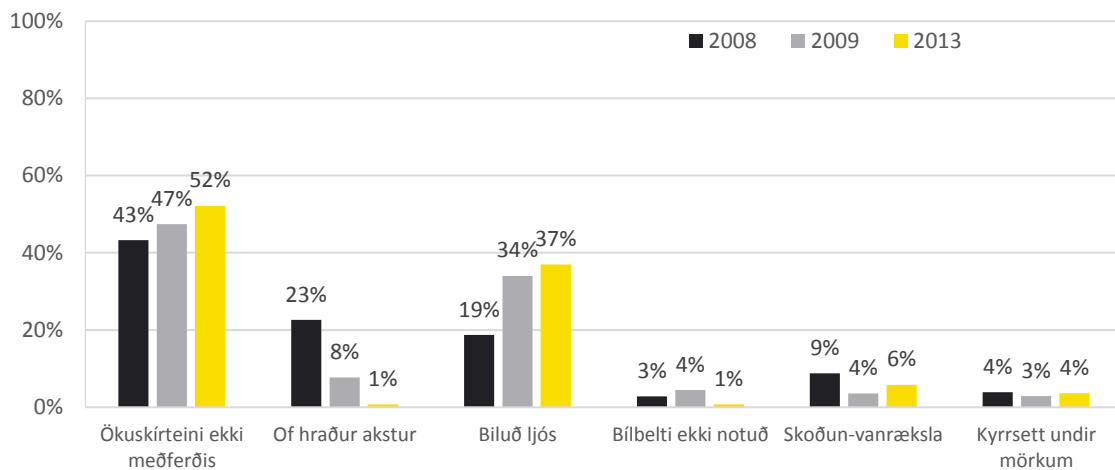
Fjöldi brota

Samhliða eftirlitinu upplýsti lögreglan ýmis önnur umferðarlagabrot. Alls voru brotin 196, en þau voru um 1.000 í sams konar eftirliti sem fór fram árin 2008 og 2009. Ekki er ákært fyrir öll brot sem lögregla upplýsti á meðan á eftirlitinu stendur en í einhverjum tilvikum fá öukumenn aðeins áminningu. Stærstur hluti brota er þegar ökuskipteini var ekki haft meðferðis (72 brot) og ljós voru biluð (51 brot) (mynd III-5). Hlutfallsleg skipting brota árin 2009 og 2013 er að mestu svipuð, en hlutfall hraðaksturs var talsvert hærra 2008 og hlutfall bilaðra ljósa lægra en viðmiðunarárin (mynd III-6).

⁴ Prósentur eru námundaðar í heila tölu og þar af leiðandi er samtalan ekki alltaf 100%.



Mynd. III-5. Fjöldi brota greind eftir tegund brots og embættum, ölvunarefirlit 2013.



Mynd III-6. Hlutfallsleg skipting brota árin 2008, 2009 og 2013.

Viðauki IV: Lykilstærðir úr slysaskrá Samgöngustofu

2013

Tafla IV-1. Láttnir og alvarlega slasaðir 1991-2013

Ár	Láttnir	Alvarlega slasaðir	Láttnir 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
2013	15	177	192

Tafla IV-2. Fjöldi og hlutfall látinna eftir kyni

2013	Fjöldi látinna	Hlutfall
Karl	7	46,67%
Kona	8	53,33%

Tafla IV-3. Fjöldi og hlutfall látinna eftir aldri

2013	Fjöldi látinna	Hlutfall
0-16 ára	4	26,67%
17-26 ára	3	20,00%
27-36 ára	2	13,33%
37-46 ára	2	13,33%
47-56 ára	1	6,67%
57-66 ára	3	20,00%
67 ára og eldri	0	0,00%

Tafla IV-4. Fjöldi og hlutfall látinna eftir ársfjórðungi

2013	Fjöldi látinna	Hlutfall
janúar-mars	3	20,00%
apríl-júní	3	20,00%
júlí-september	6	40,00%
október-deseember	3	20,00%

Tafla IV-5. Fjöldi og hlutfall látinna í dreifbýli/þéttbýli

2013	Fjöldi látinna	Hlutfall
Dreifbýli	11	73,33%
Þéttbýli	4	26,67%

Tafla IV-6. Flokkun látinna

2013	Fjöldi látinna	Hlutfall
Ökumenn bifreiða	9	60,00%
Farþegar bifreiða	3	20,00%
Ökumenn bifhjóla	1	6,67%
Fótgangandi	1	6,67%
Aðrir	1	6,67%

Tafla IV-7. Tegund banaslysa

2013	Fjöldi látinna	Hlutfall
Árekstur	1	6,67%
Útafakstur	8	53,33%
Ekið á fótgangandi	6	40,00%

Tafla IV-8. Fjöldi og hlutfall látinna eftir landsvæðum

2013	Fjöldi látinna	Hlutfall
Höfuðborgarsvæðið	2	13,33%
Suðurnes	1	6,67%
Vesturland / Vestfirðir	4	26,67%
Norðurland	2	13,33%
Austurland	1	6,67%
Suðurland	5	33,33%

Viðauki V: Eyðing svartbletta, lagfæringar á umhverfi vega og uppsetning vegriða

Uppgjör fyrir árið 2013



Samtals

Eyðing svartbletta, lagfæringar á umhverfi vega og uppsetning vegriða
Uppgjör fyrir árið 2013

Verkefni eftir landshlutum	Kostnaður í lok árs 2013 (þús. kr.)
Suðursvæði	74.666
Vestursvæði	56.624
Norðursvæði	48.141
Austursvæði	34.795
Samtals	214.226

Suðursvæði

Vegkafli	Staður	Áætlun 2013	Aðgerðir 2013	Kostnaður í lok árs 2013 (þús.)
1-b2	Hringvegur við afleggjara að Fagradal	Fylla í vatn innan öryggissvæðis og laga fláa.	Verk unnið skv. áætlun og m.a. þurfti að lengja eitt ræsi.	1.781
1-b4	Hringvegur við Brekkur í Mýrdal, við Skarphól	Ljúka lagfæringum á fláa sem hófust 2012.	Verk unnið skv. áætlun.	1.055
1-b5	Hringvegur við Húsá vestan Sólheimatungu	Setja vegrið við óvarið ræsi.	Sett var 236 m langt víravegrið (fláavegrið) beggja megin við Húsá.	5.248
1-b5	Hringvegur við Höllulæk	Lengja ræsi út fyrir öryggissvæði.	Verk unnið skv. áætlun.	
1-b6	Hringvegur við afleggjara að Drangshlíðardal	Setja vegrið.	Sett alls 283 m víravegrið (fláavegrið) að norðanverðu þar sem vatn og einnig kettaveggur var innan öryggissvæðisins.	2.695
1-c2	Hringvegur við Móeiðarhvolfsveg	Ljúka gerð framhjáhlauks (hjáreinar) við vegamótin.	Verk unnið skv. áætlun.	6.385
1-c2	Hringvegur við Strönd	Setja framhjáhlaup (hjárein) við vegamótin.	Verk unnið skv. áætlun.	
1-c2	Hringvegur við Strandarsíki	Lengja vegrið.	Sett 188 m fláavegrið í framhaldi af brúarvegriði. Einnig var reiðvegur færður undir brúna.	
1-C4/1-C5/25-01	Hringvegur við Þykkavabæjarveg	Setja framhjáhlaup við vegamótin.	Lokið við gerð framhjáhlauks skv. áætlun en lítillega hafði verið byrjað á því árið 2012.	2.289
1-c8	Hringvegur við Ásmundarstaðaveg	Setja efra lag klæðingar á framhjáhlaup sem sett var við vegamótin árið 2012.	Verk ekki lokið. Enn vantar seinna lag á framhjáhlaupin en áfallinn kostnaður er efniskostnaður.	209
1-c8	Hringvegur við Kálfsboltsveg vestari	Setja efra lag klæðingar á framhjáhlaup sem sett var við vegamótin árið 2012.		
1-d2	Hringvegur austan afleggjara að Lambastöðum	Lengja ræsi og setja upp vegrið.	Að norðanverðu var ræsi lengt en vegrið sett upp að sunnanverðu.	1.885
1-d6/35-01	Hringvegur við vegamót Biskupstungnabrautar	Ljúka gerð aðreinar fyrir umferð sem kemur frá Biskupstungnabraut inn á Hringveg til vesturs en byrjað var á þessu verki árið 2012.	Lokið við verk skv. áætlun.	1.904
1-e1	Hringvegur við Gunnarshólma	Setja framhjáhlaup.	Sett var framhjáhlaup skv. áætlun.	6.716

1-f4	Hringvegur við hringtorg við Þingvallaveg	Setja vegrið við utanvert hringtorg.	Um 100 m langt vegrið sett í utanvert hringtorg en þar er hátt fram af.	958
1-f5	Hringvegur í Kollafirði	Setja öryggisenda á vegrið.	Settir upp tveir öryggisendar (eftirgefanlegir endar) á vegrið sem hafði verið klippt á vegna tengingar.	1.228
26_11	Sprengisandsvegur við Köldukvísl	Lengja vegrið við brú.	Sett 212 m langt fláavegrið í framhaldi af brúarvegriði.	2.816
35-03	Biskupstungnabraut við Borg og Höskuldslæg	Lengja 2 stór ræsi og laga fláa.	Verk unnið skv. áætlun.	10.406
35-08	Biskupstungnabraut við Geysi	Setja hraðahindranir við gönguleið.	Settar tvær hraðahindranir úr hellum.	916
36-06	Þingvallavegur við Þjóðgarðsmörk	Færa Þjóðgarðsstein sem er innan öryggissvæðis vegarins.	Steinn færður skv. áætlun.	112
36-11	Þingvallavegur við Bugðu	Setja vegrið við óvarið ræsi.	Sett var upp 296 m langt fláavegrið í utanverða beygjuna sem þarna er. Enn er eftir að setja vegrið í innanverða beygjuna og/eða aka efni utan á fláana.	3.128
36-12	Þingvallavegur vestan Norður-Reykjaár, í grennd við hringtorg við Hringveg	Setja upp vegrið þar sem bratt er fram af vegi.	Um 400 m langt vegrið sett meðfram beygju þar sem hátt er fram af vegi og ljósastaurar girtir af um leið.	3.774
37-02	Laugarvatnsvegur um Laugarvatn	Ljúka við gerð tveggja gönguleiða í plani. Verk hófst 2012.	Verk unnið skv. áætlun.	2.679
41-03	Reykjanesbraut (Sæbraut) í beygju milli Kirkjusands og Laugarnesvegur	Setja upp miðjuvegrið í beygju til að girða af ljósastaura.	Sett upp 256 m vegrið auk eins öryggisenda. Efniskostnaður var greiddur af öðrum lið.	589
41-15	Reykjanesbraut sunnan við Straum	Setja upp vegrið sjávarmegin vegar en þarna er vatn við veg.	Sett upp 528 m bitavegrið auk tveggja öryggisenda.	5.450
41-22	Reykjanesbraut í grennd við Keflavíkurlugvöll	Setja mól að steiptum köntum á ræsum.	Fyllt með malarefni að hættulegum ræsaendum skv. áætlun.	962
42	Krýsuvíkurvegur	Hreinsa grjót af köntum og stútum meðfram vegi.	Verk unnið skv. áætlun.	676
43-01	Grindavíkurvegur við tengingu að Bláalónsvirkjun	Setja framhjálaup.	Verk unnið skv. áætlun.	3.909

413-01	Breiðholtsbraut við Elliðaár	Lengja vegrið við brú.	Vegrið við brú var lengt á fjórum stöðum um samtals 184 m og settir 4 öryggisendar. Efni var keypt árið 2012.	663
4607	Hlaðgerðarkotsvegur	Bæta merkingar.	Sett upp merki um blindhæð og gangandi umferð.	118
	Hönnun öryggisaðgerða á Suðursvæði			3.936
	Umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á Suðursvæði			2.179
Samtals áfallinn kostnaður á Suðursvæði 2013:				74.666

Vestursvæði

Vegkaflí	Staður	Áætlun 2013	Aðgerðir 2013	Kostnaður í lok árs 2013 (þús.)
1-g2	Hringvegur við Hagamel	Búa til snúningsplan fyrir strætisvagna við Hagamel.	Byggt snúningsplan inni á afleggjara að Hagamel og klæðing lögð á það.	1.352
1-g3	Hringvegur við afleggjara að Skipanesi	Setja framhjálaup við vegamótin fyrir umferð sem kemur að sunnan (austan).	Búið var til framhjálaup við vegamótin. Lokið við fyllingar og burðarlag en eftir er að setja klæðingu.	825
1-g3	Hringvegur við Melasveitarveg	Var ekki á lista en bætt við vegna framkvæmda við Melasveitarveg	Búin voru til framhjálaup við syðri (v. Skorholt) og nyrðri enda Melasveitarveg (v. Fiskilæk) en eftir er að setja klæðingu. Verkið var kostað af framkvæmdum við Melasveitarveg.	0
1-g3	Hringvegur við afleggjara að Ölveri	Setja "skertan finnskan kíll" og framhjálaup fyrir umferð sem kemur að vestan.	Verkið var unnið skv. áætlun en klæðing fer fram á næsta ári.	825
1-g4/1-g5/50-01	Hringvegur við vegamót Borgarfjarðarbrautar	Byrja á lagfæringu vegamóta sem felur m.a. í sér stefnugreiningu og lýsingu þeirra.	Lokið var við undirbyggingu og uppsetningu lýsingar en klæðing fór ekki fram fyrr en 2014. Umferðareyjar verða málaðar. Þegar tími er kominn á endurnýjun á slitlagi verða vegamótin malbikuð og settar varanlegar umferðareyjar. Kostnaður við lýsinguna fellur á 2014.	17.531
1-g8	Hringvegur við Brennistaði		Þarna var ræsi var lengt út fyrir öryggissvæði árið 2012. Um er að ræða eftirstöðvar kostnaðar.	47
58-01	Stykkishólmsvegur við Bæjarmörk	Kaupa og setja upp hraðaviðvörðunarljós við bæjarmörk. Verkið unnið í samstarfi við lögreglu og RARIK.	Skilti keypt og sett upp skv. áætlun.	1.574
65-02	Súandafjarðarvegur (Laugar-Kleif)	Setja upp vegrið.	Þarna hefur verið unnið að breikkun vegar fyrir vegrið. Sett var upp vegrið á um 2,5 km kafla.	20.453

612-02	Örylgshafnarvegur um Hafnarmúla	Setja upp vegrið.	Steyptur var stoðveggur fyrir hefðbundin bitavegrið þar sem vegbreidd var tæpust og vegriðsefni keypt. Eftir er að setja vegriðin upp.	4.708
	Þjónustustöð Borgarnesi, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir.	Stærsta verkefni í öryggisaðgerðum þjónustustöðvarinnar var að fylla í og laga bakka í Hólalæk á Hringvegi (1-g8_3575). Á kafla 1-g2 á Hringvegi voru söguð og klippt tré (sjálfsprottin) en þau geta m.a. verið varhugaverð í sambandi við snjósöfnun auk þess sem sverustu stofnar geta valdið hættu við útafakstur.	1.258
	Þjónustustöð Ólafsvík, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir.	Löguð voru og endurnýjuð glitmerki á vegriðum á vegum á norðanverðu Snæfellsnesi.	969
	Þjónustustöð Patreksfirði, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir.	Hreinsað grjót meðfram Klettshálsi og einnig við Hálsstötu í Tálknafirði. Einnig voru teknir nokkrir steinar við Arnarstaði.	1.422
	Þjónustustöð Ísafirði, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir.	Unnið var að hreinsun staksteina úr vegrásum og vegsvæðum á svæðinu frá Hestfirði inn í Ísafjörð. Einnig voru hreinsaðir upp staksteinar á Bjarnardal í Önundarfirði.	614
	Þjónustustöð Hólmavík, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir.	Á Drangnesvegi (645-03) var unnið að grjóthreinsun í fláum og köntum. Einnig voru hvassar brúnir sléttaðar út og fyllt í lautir.	854
	Hönnun öryggisaðgerða á Vestursvæði			2.478
	Umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á Vestursvæði			1.714
	Samtals áfallinn kostnaður á Vestursvæði 2013:			56.624

Norðursvæði

Vegkafli	Staður	Áætlun 2013	Aðgerðir 2013	Kostnaður í lok árs 2013 (þús.)
1-m7/76-01	Hringvegur við vegamót Siglufjarðarvegur	Setja upp þverslá/örvar við vegamótin.	Verkið unnið samkvæmt áætlun.	718
1-p3	Hringvegur í Öxnadal við Miðland	Setja upp víravegrið þar sem vegur liggur næst Öxnadalsá, áætlað 1800 m.	Verkið unnið samkvæmt áætlun nema vegrið lengt í 2511 m.	21.476
1-q8	Hringvegur í Reykjadal	Setja upp vegrið yfir brúna á Reykjadalsá, þarna var óvarið ræsi. Efni keypt 2012.	Verkið unnið samkvæmt áætlun.	684
75-03	Sauðárkróksbraut norðan við Geitagerði	Setja upp beygjuörvar í beygju norðan við Geitagerði	Verkið unnið samkvæmt áætlun.	560
76-02	Siglufjarðarvegur við vegamót Sauðárkróksbrautar.	Setja upp þverslá/örvar við vegamótin.	Verkið unnið samkvæmt áætlun.	828
85-12	Norðausturvegur við Lund í Öxarfirði	Setja upp hraðaviðvörðunarskilti á Norðausturveg við Lund, milli skóla og sundlaugar.	Verkið unnið samkvæmt áætlun.	4.673
821-00	Eyjafjarðarbraut vestri (Drottningarbraut)	Gera upp skuld við Akureyrarbæ vegna gangbrautar á Drottningabraut við Miðhúsabraut.	Samkvæmt áætlun.	3.469
829-02	Eyjafjarðarbraut eystri við Munkaþverá	Setja upp blikkljós við einbreiða brú. (Þessu verki var bætt við).	Blikkljós sett upp við einbreiða brú.	221
	Þjónustustöð Hvammstanga, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir	Á kafla 1-k5 við Múla var vegskurður og girðing færð fjær vegi og vegfláar gerðir flatari.	2.916
	Þjónustustöð Sauðárkróki, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir	Á kafla 1-m8 við Miðhús og Höskuldsstaði var vegskurður og girðing færð fjær vegi og vegfláar gerðir flatari.	2.717
	Þjónustustöð Akureyri, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir	Á kafla 1-q1/q2 Hringvegi á Svalbarðsströnd var grjót hreinsað úr vegköntum.	1.023

	Þjónustustöð Húsavík, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir	Á kafla 85-03 Norðausturvegi í Aðaldalshrauni, frá Sandsvegi að Flugvallarvegi var hreinsaður trjágróður af öryggissvæði. Á kafla 848-02 Mývatnssveitarvegi frá Höfða að Hlíðarrétt var samskonar aðgerð.	894
	Þjónustustöð Þórshöfn, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir	Trjágróður og grjót fjarlæggt af öryggissvæði á Norðausturvegi í Óxarfirði, sunnan við Skinnastað.	3.570
	Hönnun öryggisaðgerða á Norðursvæði			4.032
	Umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á Norðursvæði			362

Samtals áfallinn kostnaður á Norðursvæði 2013:

48.141

Austursvæði

Vegkafli	Staður	Áætlun 2013	Aðgerðir 2013	Kostnaður í lok árs 2013 (þús.)
1-s5	Hringvegur um Gestreiðarstaðakvísl	Setja upp vegrið sem keypt var 2012 .	Sett upp 400 m víravegrið skv. áætlun.	2.627
1-u8	Hringvegur í Hamarsfirði	Halda áfram lagfæringum á öryggissvæði vega og setja jafnframt upp vegrið á kafla.	Lokið var við þær endurbætur á vegsvæði sem hófust 2012. Ekið [efni] í fláa og vegskeringar lagaðar á 3,3 km löngum kafla. Einnig unnið að grjóthreinsun. Jafnframt var sett upp 288 m langt bitavegrið.	6.339
92-02	Norðfjarðarvegur við Háslæk	Setja upp vegrið.	Settir upp grjótkassar 12 m 2 x 0,5m í fláa og ekið í fláa undir vegrið, vegtenging inn á tún færð, lengd um 90 m, sett upp fláavegrið 308 m.	5.821
92-04	Norðfjarðarv. um Skriður og Grænafell	Lengja vegrið. Axlir voru breikkaðar fyrir vegrið 2012.	Vegrið lengd og tengd saman, bitavegrið 212 m og röravegrið 98 m. Eftir er að setja upp espen enda sem gert verður 2014.	3.295
92-09	Norðfjarðarvegur um Oddsskarð	Bæta merkingar.	Bætt var við stefnuörvum en kostnaður var skráður á annan lið.	0
93-01	Seyðisfjarðarvegur í þéttbýli á Egilsstöðum	Búa til gönguleið yfir Seyðisfjarðarveg í samstarfi við Fljótaldshérað.	Vegur var breikkaður og gerð umferðareyju undirbúin, götusteinn og merki keypt. Hellulögn og önnur vinna færast yfir á 2014.	1.688
94-08	Borgarfjarðarvegur um Njarðvíkurskriður	Setja upp vegrið.	Sett var upp 200 m langt bitavegrið.	2.321
96-07	Suðurfjarðarvegur um Sævarendaströnd	Hreinsa grjót meðfram vegi.	Grjót var hreinsað meðfram um 6 km löngum kafla.	2.126

99-01	Hafnarvegur við Hafnarnes og Dilknesholt	Setja stærri stefnuörvar í beygjur.	Efni keypt en merki sett upp 2014.	549
939-02	Axarvegur neðan v. Háöldu	Setja upp vegrið.	Sett upp 167 m langt bitavegrið en efni var keypt 2012. Hluti kostnaðar var greiddur af öðrum lið.	1.503
953-02	Mjóafjarðarvegur við Klifbrekku	Setja upp vegrið.	Sett upp 120 m langt bitavegrið.	1.453
	Þjónustustöð Vopnafirði, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir	Grjót var hreinsað meðfram Hlíðarvegi (917). Kostnaður var að verulegu leyti greiddur af öðrum lið.	57
	Þjónustustöð Fellabæ, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir	Grjóthreinsun og smávægilegar lagfæringar á 1-s7 á u.þ.b. 4,2 km kafla, á 1-s8 á 1 km kafla og á 1-t0 á 4,5 km löngum kafla.	1.316
	Þjónustustöð Reyðarfirði, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir	Fjárveiting notuð til að hreinsa grjót meðfram Suðurfjarðavegi um Sævarendaströnd, sjá ofar.	0
	Þjónustustöð Höfn, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir	Grjóthreinsun og smávægilegar lagfæringar með vegi 1-u8 í Hamarsfirði á 3 km svæði.	1.273
	Hönnun öryggisaðgerða á Austursvæði			147
	Umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á Austursvæði			4.277

Samtals áfallinn kostnaður á Austursvæði 2013:

34.795

Viðauki VI: Hvíldarsvæði og undirgöng fyrir búfé

Uppgjör fyrir árið 2013



Verkefni umferðaröryggisáætlunar: Hvíldarsvæði og undirgöng fyrir búfé.

Uppgjör fyrir 2013.

		Áætlun	Aðgerðir 2013	Kostnaður í lok árs 2013	Kostnaður í lok árs 2013 (þús. kr.)
1-u2	Hringvegur við Kross í Berufirði	Setja búfjarræsi undir veg.	Keypt ræsaefni en búfjargöngin ekki gerð fyrr en 2014.	1.586.898	1.587
37-03	Laugarvatnsvegur við Hjálmsstaði	Setja búfjarræsi undir veg.	Keypt ræsaefni en búfjargöngin ekki gerð fyrr en 2014.	2.722.859	2.723
82-02	Ólafsfjarðarvegur við Fagraskóg	Frágangur við búfjargöng sem gerð voru 2012. Þetta verk kom inn eftir á.	Lokið við frágang.	434.899	435
Samtals áfallinn kostnaður 2013:				4.744.656	4.745



Grundaskóli
Akranesi

Viðauki VII: Ársskýrsla Grundaskóla

Móðurskóli í umferðarfræðslu

2013

Sigurður Þór Elísson
Karen Lind Ólafsdóttir

Efnisyfirlit

1. FYRRI HLUTI 2013 – SIGURÐUR ÞÓR ELÍSSON	84
1.1 HELSTU VERKEFNI.....	84
1.2 FRÆÐSLA Í KENNARANÁMI	84
1.3 SKÓLAHEIMSÓKNIR.....	85
1.4 HJÁLMAR	86
1.5 HJÓLAÐ Í VINNUNA.....	87
1.6 Á GRÆNU LIÓSI.....	87
1.7 VIÐVÖRUNARSKILTI VIÐ SKÓLA	87
1.8 GANGBRAUTAGÆSLA	88
1.9 UMFERÐARRATLEIKUR.....	88
1.10 HJÓLAÐ UM HVALFJÖRD.....	88
1.11 AÐSTOÐ OG RÁÐGJÖF	89
1.12 AÐ LOKUM	89
2. SEINNI HLUTI SKÝRSLU 2013	90
2.1 BRÉF	90
2.2 ÚTHRINGINGAR	90
2.3 HEIMSÓKNIR	91
2.4 SKÓLANÁMSKRÁ	92
2.5 HJÓLARÁÐSTEFNA	92
2.6 GRUNDASKÓLI.....	93
2.6.1 Umferðadagar í október	93
2.6.2 Gangbrautarvarsla.....	96
2.6.3 Rannsókn á ferðamáta.....	96
2.6.4 Fjarlægðarkort frá Grundaskóla.....	98
2.6.5 Blöðungur.....	98
2.7 EITT OG ANNAD	99
2.8 HORFT TIL FRAMTÍÐAR	99
2.9 NIÐURLAG / HUGLEIÐINGAR.....	100
3. FJÁRHAGSLEGT UPPGJÖR Á UMFERÐARFRÆÐSLU Í GRUNDASKÓLA 2013	101

1. Fyrri hluti 2013 – Sigurður Þór Elísson

Eftirfarandi er yfirlit yfir helstu verkefni á fyrri hluta starfsársins 2013.

1.1 Helstu verkefni

Búið er að hafa samband við alla skóla í landinu líkt og fyrri ár bæði símleiðis eða með tölvupósti. Þar hef ég verið að ræða við skólana um hvernig þeir haga umferðarfræðslu og hvernig Grundaskóli eða Umferðarstofa getur stutt þá í þeirri vinnu. Ef við lítum yfir farinn þá hafa orðið miklar breytingar á þessum vettvangi. Fyrir nokkrum árum fór mikill tími í að „selja“ umferðarfræðsluna ef svo má að orði komast en í dag er staðan allt önnur. Skólastjórnendur og kennarar taka fyrirspurnum og símtölum vel og eru jákvæðir fyrir verkefninu. Ekki verður annað séð en að umferðarfræðslan standi nokkuð styrkum fótum en mikilvægt er að halda uppi stöðugum „áróðri“ því samkeppni um tíma, athygli og áherslur er alltaf mikil. Ef menn sinna þessu verkefni ekki statt og stöðugt er hætt við að bakslag verði í fræðslunni og önnur verkefni fái aukinn tíma.

Hér að neðan er gerð grein fyrir nokkrum verkefnum sem ég hef verið að vinna að á fyrri hluta starfsársins 2013. Sem fyrr er fjallað almennt um helstu verkefni en reynt að gera betur grein fyrir nýjum atriðum í vinnunni.

1.2 Fræðsla í kennaranámi

Umferðarfulltrúi lagi mikla vinnu í að mynda tengsl við þær stofnanir er sinna menntun í kennaranámi. Á síðustu árum hefur það verið eitt af áherslu atriðum okkar að koma umferðarfræðslu betur inn í kennaranám á Íslandi. Það eru einkum tvær stofnanir sem sinna þessu námi. Annars vegar Háskóli Íslands og hins vegar Háskólinn á Akureyri. Umferðarfulltrúi hafði einnig samband við Háskólann í Reykjavík en námið þar tengist þó síður þeim áherslum sem við vinnum að. Á þessu tímabili tókst að koma á sambandi við báða (fyrrgreinda) skóla og mikilvægt að styrkja það samstarf á næstu misserum.

Í fyrstu atrennu var lögð áhersla á að ná góðri tengingu inn á Menntavísindasvið Háskóla Íslands. HÍ er stærsta stofnunin sem sinnir kennaranámi og þaðan útskrifast flestir kennaramenntaðir einstaklingar. Skólinn er mjög fjölmennur og því ekki auðvelt að skapa tengsl þar inn. Beiðnum um samstarf var þó vel tekið og fjölmargar hugmyndir flæddu á milli aðila í gegnum tölvupóst og á sameiginlegum fundum. Erfiðlega gekk þó að koma efninu inn og ekki ljóst hvaða kennarar ættu að sinna málefnum þar sem umferðarfræðsla er ekki skilgreind sem sérstök námsgrein heldur hluti af lífsleikni. Háskólinn skiptir sínu kennaraliði

upp í deildir eftir námsgreinum og sérfræðisviði. Mikill tími fór í að kynna umferðarfræðsluna og sýna framá hvaða tengingar væru til staðar inn í hinar ýmsu námsgreinar. Afrakstur þessarar vinnu birtist meðal annars í að umferðarfulltrúi hélt formlegan opinn kynningarfund í HÍ á umferðarfræðslu í grunnskólum. Fjölmarginir aðilar lýstu fyrir áhuga á málefnum og sköpuðust góðar umræður um mikilvægi umferðarfræðslu. Hálfnað verk þá hafið er eins og oft er sagt og mikilvægt er að fylgja þessu eftir á haustmánuðum og leggja áherslu á að ná til kennara í grunnnámi bæði til leikskóla- og grunnskóla. Það er búið að byggja upp ákveðinn grunn sem mikilvægt er að styrkja áfram og byggja á.

Margar hugmyndir hafa verið á lofti um hugsanlegt samstarf á þessum vettvangi. Ein af þeim hugmyndum sem hafa komið fram er aðstoð við kandidata sem vinna að ýmsum námsefnisverkefnum eða eru að undirbúa starfsnám. Á þann hátt má vinna grunnvinnu að nýju námsefni svo og að endurvinnna ýmislegt sem þarfnast endurskoðunar eða yfirferðar inni á Umferðarvefnum (www.umferd.is). Annað dæmi er vinna um hvernig tengja megi umferðarfræðslu við áherslur nýrrar aðalnámskrár fyrir grunnskóla. Hér er um spennandi þróunarvinnu að ræða sem mikilvægt er að sinna af krafti því þessi vinna mun án vafa skila sér síðar út í grunnskólana. Þriðja hugmyndin sem hefur verið reifuð og mætti nefna hér í þessu samhengi er notkun snjallsíma og annars tölvubúnaðar í umferðarfræðslunni.

Í haust verður þráðurinn tekinn upp varðandi samstarf við Háskólann á Akureyri. Við höfum farið rólegra í sakirnar í því samstarfi enda hefur vinnan með HÍ tekið mestan tíma. Góður undirbúningur hefur þó átt sér stað og vonast ég til að formlegt samstarf við HA komist á með haustinu þar sem unnið verði á sama hátt með kennaranemum fyrir norðan líkt og á Menntavísindasviði í Háskóla Íslands. Umferðarfulltrúi hefur að minnsta kosti mikinn áhuga á að vinna að slíku samstarfi og reyna að styrkja umferðarfræðslustarfið á norðurlandi í leiðinni.

1.3 Skólaheimsóknir

Eins fyrr er getið hefur umferðarfulltrúi reynt að fylgja verkefnum frá fyrri árum áfram af fullum krafti. Þá er átt við símhringingar í skóla um allt land. Reynt er að mynda góð tengsl og senda skólum upplýsingar um það sem skortir. Formlegar skólaheimsóknir voru heldur færri en á síðasta tímabili. Ástæða þess er einkum að meiri tíma var varið í samvinnu við kennaranema og háskóla en dregið örlítið úr heimsóknum í skóla. Hugmyndin er að bæta það upp á seinni hluta ársins þannig að starfsárið í heild verði ekki síðra en fyrri ár, helst betra. Vesturlandið er í góðu standi ef svo má að orði komast. Umferðarfulltrúi hefur heimsótt marga skóla á því svæði eða sex talsins. Vestfirðir eru einnig í ágætu standi og alltaf gott að heyra frá Vestfirðingum varðandi umferðaröryggismál. Fræðsluferð var farin í Grunnskólann

á Ísafirði og í Grunnskólann í Bolungarvík. Í þeirri ferð var jafnframt fundað með fulltrúum foreldra um aðkomu þeirra að auknu umferðaröryggi og stuðningi við umferðarfræðslu fyrir grunnskólabörn. Umferðarfulltrúi hefur einig verið í góðu sambandi við grunnskólanna á Akureyri og í nágrenni. Hugmyndin er að efla það samband með haustinu og leggja meiri áherslu á Norðurlandið. Umferðarfulltrúi hefur verið í símsambandi við fjölmarga skóla á Austur- og Suðurlandi en engin formleg skólaheimsókn var í þá landshluta á fyrri hluta starfsársins. Suðvesturhornið er fjölmennast og því eðlilegt að flestar heimsóknir séu í skóla á þeim landshluta. Samtals voru tíu skólar heimsóttir á Reykjavíkursvæðinu og vonandi verða þær enn fleiri í haust.



1.4 Hjálmar

Verkefnið „hjálmar á allra höfuð í 7. bekk“ gekk ekki eftir eins og vonast var til í samstarfi við samtök álframleiðenda á Íslandi. Mikil vinna hefur farið í þetta mál en afraksturinn ekki verið í hlutfalli við það. Eins og kom fram í síðustu skýrslu hafa Norðurál, Fjarðarál og Alcan mikinn áhuga á þessu verkefni og hafa ekki slegið það út af borðinu þrátt fyrir miklar tafir. Umferðarfulltrúi hefur hins vegar dregið sig til hlés í bili enda erfitt að koma fyrirtækjunum saman á þessum vettvangi þrátt fyrir góðan vilja allra aðila.

Umferðarfulltrúi hefur komið að ýmsum gjöfum á hjólreiðahjálum um allt land í samstarfi við félagsamtök og fyrirtæki líkt og síðustu starfsár. Almennt virðast menn vera sammála um að allir hjólreiðamenn eigi að nota hjálma en einstaka aðili eða hópar hjólreiðamanna telja það hins vegar ekki vera mikilvægt. Reglulega hafa slíkir aðilar samband og lýsa yfir óánægju með áherslur á hjálmanotkun tengt umferðarfræðslu á Íslandi. Að mínu mati er þessi afstaða of áberandi og nær til ákveðins hóps. Umferðarfulltrúi hefur hugleitt hvort ekki þurfi að safna saman erlendum rannsóknum um málið til að færa umræðuna á hærra plan ef svo má að orði komast. Þetta verður kannski skoðað þegar líður á árið.

Varðandi almenna „hjálmannent“ þá hef ég áfram rætt um það í skólaheimsóknum og símafundum að kennarar séu fyrirmyndir krakkanna og verði þar af leiðandi að nota hjálm við hjólreiðar. Margir skólar eiga hjálma fyrir starfsfólk sitt sem það getur fengið lánað ef það fer í hjólaferð á vegum skólans.



1.5 Hjólað í vinnuna

Líkt og fyrri ár var átakið stutt af öllum mætti og er ánægjulegt hversu mikil aukning hefur orðið í hjólreiðum fólks á öllum aldri. Umferðarfulltrúi hefur einnig orðið var við að aukning hefur orðið í hjálmanotkun allra aldrushópa þannig að tilfinning er fyrir því að starfið sé á réttri leið. Mikil breyting hefur orðið á þessum vettvangi og óskum um upplýsingar eða fræðslu tengt hjólreiðum hefur fjölgað gríðarlega á stuttum tíma.

1.6 Á grænu ljósi

Síðla árs 2012 var átakanu Á grænu ljósi hleypt af stokkunum. Umferðarfulltrúi lagðist í mikið átak úthringinga samhliða því og einnig var sent út bréf frá Umferðarstofu til allra skóla með hvatningu um þátttöku í verkefninu. Mikilvægt er að fylgja þessu eftir og taka upp þráðinn í haust.

1.7 Viðvörðunarskilti við skóla

Á þessu ári hafa enn fleiri sveitarfélög sett upp viðvörðunarskilti í nágrenni við skólana sína. Fjöldmargar fyrirspurnir hafa borist varðandi fyrirkomulag þessara mála og ljóst að margir eru að vinna að umferðaröryggismálum í nágrenni skóla og frístundaheimila. Umferðarfulltrúi hefur reynt að leiðbeina þessum aðilum og sent myndir og aðrar upplýsingar frá þeim skólum þar sem fyrirkomulag þessara mála er til mikillar fyrirmyndar. Á síðustu árum hefur það aukist að framkvæmdardeildir sveitarfélaga leiti eftir aðstoð og upplýsingum frá Grundaskóla vegna þessara verkefna og er það vel.

1.8 Gangbrautagæsla

Gangbrautavarsla hefur verið við Grundaskóla í ár eins og fyrri ár. Þeim skólum fjölgar sífellt sem taka upp gangbrautavörslu og eru mörg fyrirtæki sem að leggja þessu máli lið og stuðla þar með að öruggari gönguleiðum fyrir nemendur. Talsvert er leitað til verkefnastjóra varðandi skipulag þessara verkefna og hefur undirritaður leiðbeint starfsmönnum og nemendum skólanna.

1.9 Umferðarratleikur

Á vordögum í Grundaskóla var boðið upp á nokkrar vinnustöðvar líkt og síðustu ár. Þar á meðal var umferðarratleikur sem unnir voru með aðstoð tölvutækninnar. Notkun á Ipad eða öðrum spjaldtölvum eykst jafnt og þétt og margir skólar hafa keypt slík tæki fyrir nemendur sína. Umferðarfulltrúi og umsjónarkennarar hafa verið að prófa þessa nýju tækni og hvernig nýta megi hana til að efla umferðarfræðsluna. Í þessu sambandi er sérstaklega horft til verkefna s.s. ratleikja o.fl. Grundaskóli hefur nú fjárfest í spjaldtölvum fyrir nemendahópa og er hugmyndin að þróa umferðarfræðsluna á þeim vettvangi og fylgja þannig nýrri tækni í kennslu.

Grundaskóli var ekki eini skólinn sem vann að ýmsum vorverkefnum eða ratleikjum á vordögum. Undirritaður reyndi að leiðbeina kennurum í fjölmörgum skólum tengt þessum verkefnum og senda þeim ýmislegt efni sem nýta mætti á hverjum stað fyrir sig. Hautin og vorin eru ákveðinn vertíðartími tengt umferðarfræðslu því greinileg merki eru um að skólar hafi fært umferðarfræðslu inn í sína starfsskrá á haustin og síðan aftur á vorin. Fjöldi beiðna um aðstoð eða óskir um námsefni margfaldast á þessum tíma.



1.10 Hjólað um Hvalfjörð

Unglingar í Grundaskóla ásamt hópi kennara og foreldra fóru í tvær hjólaferðir fyrir Hvalfjörð í vor. Þetta er fjórða árið sem þetta er gert til að vekja athygli á hjólreiðum og umferðaröryggi.

Það eru um það bil 80 km sem hópurnir eru gert að hjóla og tekur 5 til 7 klukkutíma. Við leggjum höfðu áherslu á umferðaröryggismál s.s. að krakkarnir séu í einfaldri röð, hafi öryggisbúnað og virði aðra umferð. Það eru allir í endurskinsvestum o.s.frv. Þetta verkefni hefur alltaf gengið vel og gaman er að sjá hversu margir foreldrar taka þátt og hefur fjöldinn aukist með hverju árinu.

1.11 Aðstoð og ráðgjöf

Fjölmargir skólar hafa verið í sambandi við mig og beðið um ráðgjöf varðandi uppbyggingu á umferðarfræðslu. Undirritaður hefur haft samband við alla skóla af fyrra bragði og boðið þjónustu en aðrir hafa átt frumkvæði að slíkri samvinnu í sértækum verkefnum. Eins og getið er um hér á undan þarf nú sífellt minna að selja skólafólki mikilvægi fræðslu tengt umferðarmálum. Í dag eru menn almennt sammála um mikilvægi verkefnisins og líta ekki á það sem óþarfa eða tímaeyðslu. Annað sem hefur líka breyst er að foreldrar kalla eftir þessari fræðslu. Hugsanlega er sú þróun að einhverju leyti tengd áherslum fyrri ára þegar reynt var að vekja athygli foreldraráða á verkefnum og mikilvægi þess fyrir alla aðila.

1.12 Að lokum

Þessari samantekt er ekki tæmandi upptalning yfir það sem unnið hefur verið að á fyrri hluta starfsársins 2013. Á þessu starfsári hef ég haft sambandi við fjöldan allan af grunnskólum bæði í gegnum síma og tölvupóst. Yfirlit yfir heimsóknir og flokkun þeirra verður að venju birt í lokaskýrslu. Undirritaður hefur átt gott samstarf við starfsmenn grunnskóla, skólaskrifstofur, starfsmenn sveitarfélaga og frjálsra félagasamtaka sem láta umferðarmál sig varða. Síðast en síst hefur samstarf við starfsfólk Umferðarstofu verið með miklum ágætum. Mitt mat er sem fyrr að umferðarfræðslunni vaxi ásmegin. Ljóst er að vinna við innleiðingu á nýrri aðalnámskrá er í fullum gangi og fyrstu merki komin um þá útfærslu í skólanámskrám einstakra grunnskóla. Mikilvægt er að sinna innleiðingunni betur á seinni hluta starfsársins því verulegar áherslubreytingar fylgja innleiðingu á nýrri aðalnámskrá. Meiri áhersla er lögð á samþættingu námsgreina og á lykilhugtök. Mikilvægt er að hjálpa skólamönnum að finna þær tengingar og hvernig umferðarfræðsla er efnisþáttur sem fylgir öllum námsgreinum og öllum lykilhugtökum nýrrar námskrár. Í þessu sambandi má geta þess að um tíma hefur verið unnið að því að lista upp efnisþætti og tengingu við umferðarfræðslu.

Með þessum orðum læt ég þessari áfangaskýrslu lokið.

Akranesi 23. júní 2013.
Sigurður Þór Elísson
Verkefnastjóri í umferðarfræðslu.

2. Seinni hluti skýrslu 2013

Í haust fór Sigurður Þór Elísson í árs leyfi og tók Karen Lind Ólafsdóttir við sem verkefnisstjóri. Karen Lind er grunnskólakennari að mennt auk þess að vera starfandi ökukennari. Hún hefur starfað í Grundaskóla frá vori 2006. Fyrri hluti af skýrslunni er unnið af Sigurði Þór og seinni hluti unnin af Karen Lind. Umsjón með skýrslugerð hafði Karen Lind.

2.1 Bréf

Ákveðin tími fór í að koma sér inn í starfið, skoða hvað hefur verið gert, hverju á að halda áfram og hverju skal breyta. Fljótlega var sent út bréf til allra skóla í landinu og þeir hvattir til að sinna umferðarfræðinni af alúð og minnt á mikilvægi samþættingar við ýmsar námsgreinar. Bent var á efni sem hefur reynst vel í kennslu og hægt væri að nota og að lokum var boðin fram aðstoð við hvað eina sem skólinn eða viðkomandi kennarar væru að vinna að tengt umferðarfræðslu. Í lok október var myrkrið skolið á og sendum við þá aftur bréf á alla skóla í landinu um mikilvægi endurskinsmerkja/vesta og notkun ljósa á reiðhjólum. Skólar voru hvattir til að vinna verkefni tengt þessu efni og einnig voru skólastjórnendur hvattir til að senda bréf/ábendingu á foreldra um mikilvægi þess að börn þeirra væru sýnileg í umferðinni. Í lok nóvember var svo þriðja bréfið sent á alla skóla og tengdist það Jóladagatali grunnskólanna sem var þá að hefja göngu sína. Skólar/kennarar voru hvattir til að sýna nemendum sínum dagatalið og nota efni þess sem kennsluefni desembermánaðar. Einnig sögðum við frá því að í Grundaskóla hefðum við eina tölvu á bókasafninu sem væri opin öllum nemendum skólans og væri einungis opin og notuð fyrir jóladagatalið. Þetta hefði reynst vel og nemendur hefðu nýtt sér þetta fyrirkomulag.

2.2 Úthringingar

Í beinu framhaldi hófust úthringingar í skóla. Á haustmánuðum var áherslan á höfuðborgarsvæðið og búið er að hafa samband símleiðis við allfesta skóla á því svæði. Reynt var að ná tali af þeim sem eru mest inn í kennslunni og vita nokkuð vel hvaða verkefni eru í gangi á hverju stigi. Oft eru það aðstoðarskólastjórar eða deildarstjórar yfir stigum. Þá hefur þeim aðila verið bætt á netfangalista sem tengiliður við sinn skóla. Það er nánast undantekningarlaust mjög jákvæð viðbrögð við símtalinu og umræður verða oft mjög góðar. Þó nokkrir skólar eru að sinna þessu efni nokkuð vel. Flestir telja sig geta gert betur og eru jákvæðir og tilbúnir til þess. Nánast allir eru sammála mikilvægi þessara kennslu. Í framhaldi

af samtali hafa iðulega farið á milli nokkrir tölvupóstar með ýmsu efni og leiðbeiningum sem og hugmyndum að uppsetningu í kennslu. Þar kemur sér vel að geta deilt ýmsum verkefnum og útfærslum sem Grundaskóli hefur prufað í gegnum árin. Þegar hringt er í skóla eru eftirfarandi spurningar/punktur hafðir að leiðarljósi í umræðu við tengiliði.

Hvort umferðarfræðsla/kennsla sé í skólanum? Í hvaða bekkjum þá helst? Hvað þá helst og hvernig gengur? Samþætting umferðarfræðinnar við aðrar námsgreinar og hvernig það gengur? Rætt aðeins um helstu í kennslunni, þ.e. skólarútan, endurskinsmerki og öruggasta leiðin.

Er aðkoma að skólanum örugg? Hvað mætti bæta? Gangbrautarvarsla? Er umferðarfræðslan nefnd í skólanámskrá?

Skólinn er hvattur til þess að hafa skýra stefnu í öryggis og umferðarmálum í sinni skólanámskrá og senda reglulega ábendingar til foreldra um efni þessu tengt.

Hafa skólar verið að fá tölvupóst frá okkur, hafa þeir nýst?

Í samræðum um eftirtalda þætti spinnast oft ýmsar umræður þessu tengt og fleiri spurningar vakna. Stundum nefna viðmælendur lítinn tíma fyrir kennsluna en um leið og rætt er um nauðsyn þess að samþætta fræðsluna við aðrar námgreinar eru viðkomandi jákvæðari. Einhverjum finnst mjög hentugt að taka skorpuvinnu eða þemadag/daga í umferðartengda vinnu og erum við því mjög sammála. Það er að mörgu leyti mjög skemmtileg útfærsla og úr verður oft skemmtileg og gagnleg vinna. Það eru til ótal hugmyndir að verkefnum, það þarf aðeins að hvetja kennara til að verða sér út um efnið, breyta, bæta og gera að sínu. En einnig bjóðum við fram alla okkar aðstoð og erum alltaf tilbúin til að veita ráðgjöf.

2.3 Heimsóknir

Nokkrir skólar voru heimsóttir á haustdögum, Seljaskóli, Selásskóli, Skóli Ísaks Jónasonar og Háteigsskóli. Búið var að bóka fjóra aðra skóla en þeir frestuðu heimsókn á síðustu stundu fram yfir áramót. Í viðkomandi heimsóknnum hitti ég verkefnastjóra og yfirleitt nokkra kennara, einnig var farið í nokkra bekki til að hitta nemendur. Góð umræða/samtöl átti sér stað um t.d. útfærslu á umferðarfræðslunni, hvað væri í gangi og hvað hefði verið gert hjá þeim í gegnum árin tengt umferðarfræðslunni. Í öllum skólum hafði eitthvað verið gert, en mismikið og missýnilegt í skólanámskrá. Oft var eitthvað gert en svo jafnvel ekki aftur en allir voru tilbúnir að gera betur. Ræddar voru ýmsar hugmyndir að kennslu og skoðaðar myndir af verkefnum sem hafa verið unnin og prufuð í Grundaskóla ásamt því að handbókina um umferðarfræðslu var afhent og farið stuttlega yfir hana. Í mörgum skólum er kennslan lítið skráð í skólanámskrá og þá oft ekki nægilega markvist og sýnileg. Aðkoma að skólunum var misjöfn og töluðu nokkrir skólar um hættu sem myndast á morgnanna. Í framhaldi er ætlunin

að aðstoða allavega tvo skóla við að þrýsta á bæjaryfirvöld um breytingu á aðkomu en einnig og skoða aðra möguleika.

Allir eru sammála að til að ná sem mestu út úr kennslunni er nauðsynlegt að samþætta umferðarfræðslu við aðrar námsgreinar og að því þarf að reyna að ná því fram með lykilhugtökum Aðalnámskrár að leiðarljósi. Við teljum að það náist ágætlega fram með t.d. ákveðnum umferðardögum/þemadögum að hausti og t.d. hjóladögum að vori.

2.4 Skólanámskrá

Í flestum skólum er skólanámskrá enn í mótun gamla námskráin oftast inni á heimasíðu skólans. Umferðarfræðslan er nefnd hjá flestum skólum inni í lífsleikninni hjá yngstu bekkjum en þar fer frekar lítið fyrir henni og hjá einstaka skólum er hægt að lesa örlítið meira um umferðartengt efni. Skólar hafa verið hvattir til að marka skýra stefnu í sinni skólanámskrá. Umferðarfræðslan er ekki sér grein eins og aðrar námsgreinar í skólum heldur er hún hluti af ýmsum greinum og ætla má að bestur árangur náist með því að vinna ýmis verkefni í gegnum aðrar námsgreinar. Mörgum finnst umferðartengd skorpuvinna/þemavinna koma best út þar sem efnið er tengt bæði árstíma og aðstæðum. Í skólanámskrám grunnskóla má vera einn kafla sem fjallar um umferðafræðslu og umferðaröryggi þar sem skólinn fer yfir sína stefnu í þessum málum og tilgreinir í sama kafla t.d. ef skólinn tekur þátt í átaki líkt og „Göngum í skólann“ og „Hjólað í vinnuna“. Þar væri líka tilgreindir ákveðnir þemadagar á ákveðin mánuð sem og t.d. hjóladagar í maí. Þar gætu líka komið fram föst verkefni á hverju ári í ákveðnum árgöngum eins og t.d. 3. bekkur vinnur verkefni um bæinn sinn þar sem umferðin fær sinn sess o.s.fv. Þannig að kennarar og aðrir að því vísu í hverri námskrá hvað er gert á hvaða tímabili. Námskráin væri síðan endurskoðuð árlega af kennurum og stjórnendum þar sem metið er hvað hafi gengið vel og hvað megi taka út úr námsskránni. Það er mikilvægt að það sem hefur heppnast vel sé haldið inni í námsskránni því það koma alltaf nýir árgangar sem fara í gegnum efnið og fyrir þeim er efnið alltaf nýtt.

2.5 Hjólaráðstefna

Föstudaginn 20. september var haldin þriðja ráðstefna Hjólafærni og Landssamtaka hjólreiðamanna undir heitinu „Hjólum til framtíðar“. Áherslan að þessu sinni var á hvernig best sé að styðja við hjólreiðar barna og ungmenna og reynslu af notkun reiðhjólsins í skóla- og frístundastarfi. Grundaskóli var beðinn um að vera með stutt erindi um hjólreiðar í Grundaskóla og á Akranesi. Erindið fjallaði mest um hvað hefur verið gert í Grundaskóla gegnum árin til að hvetja til hjólreiða. Einnig fjallaði erindið stuttlega um Akranes, sem er

einstaklega hentugur bær til hjólreiða. Töluverður tími fór í undirbúning erindis þar sem verkefnastjóri hafði ekki áður flutt erindi þessu tengt. Upplýsinga þurfti að afla bæði hjá Akraneskaupstað og Grundaskóla. Það kom sér að sjálfsgöðu vel því á sama tíma var ég að koma mér inn í starfið og sækja mér upplýsingar til að nota í erindinu.

2.6 Grundaskóli

Strax við skólasetningu var rætt við alla árganga og foreldra þeirra hvernig væri best að koma í skólann og allir hvattir til þess að ganga eða hjóla frekar en að koma á bíl. Þannig minnkar álagið og öryggið eykst á álagstíma. Einnig voru foreldrar hvattir til að fara öruggustu leiðina í skólann með börnum sínum fyrstu dagana, sérstaklega með þeim yngstu. Strax á haustdögum var farið af stað með átakið „Göngum í skólann“. Nánast allir bekkir unnu einhver verkefni þessu tengd og endaði svo átakið með sameiginlegri gönguferð skólans í hádeginu 2. október sem er alþjóðlegur skólagöngudagurinn.



2.6.1 Umferðadagar í október

Umferðadagar voru á yngsta- og miðstigi 1. - 3. október. Hver árgangur fékk ákveðna þætti og tillögur að verkefnum til að vinna með en nokkuð frjálssar hendur með útfærslu á kennslunni. Verkefnastjóri var öllum kennurum til stuðnings og ráðgjafar. Útfærslur voru með ýmsu móti. Lagt var upp með að verkefni endurspegli skólanámskrá Grundaskóla sem og Aðalnámskrá grunnskólanna sem best og að umferðarfræðin yrði samþætt öðrum námsgreinum.



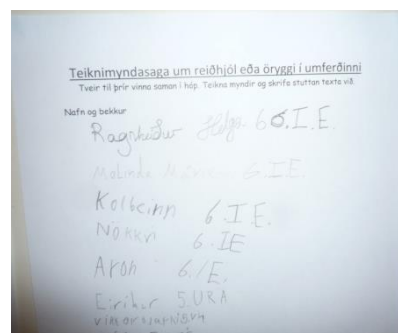
Flestir árgangar blönduðust að hluta. Nokkrir fóru í stöðvavinnu, aðrir í hópavinnu og/eða einstaklingsvinnu. Einnig fengu einhverjir árgangar heimsókn frá hjólreiðafólkinu Katrínu Leifsdóttur og Gísla Jens sem fóru vel yfir ýmsa hluti sem tengjast hjólinu og hjálminum og sögðu frá ýmsu sem þau höfðu upplifað í sínum hjólaferðum. Það var einstaklega áhrifaríkt þegar Gísli sýndi nemendum brotinn hjálm sem hafði bjargað honum eitt skipti þegar hann datt á hjólinu.

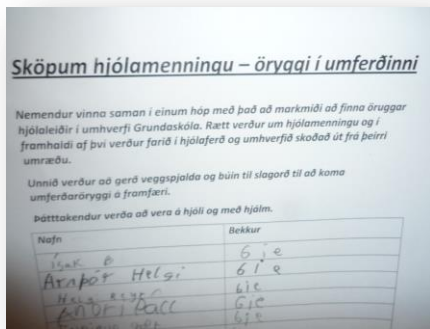


Fjórði bekkur gerði ýmsar kannanir á nokkru stöðum í bænum. Þau könnuðu bílbeltanotkun, hjálmanotkun og hvort öikumenn virtu rétt gangandi vegfarenda. Þá fóru nokkrir árgangar í ýmsar ferðir, gönguferðir, strætó ferðir sem og hjólaferðir.



Nemendum í 5.- og 6. bekk var blandað saman og skipt í fjögurra manna hópa. Kennarar útbjuggu 6 verkefni, sem hengd voru upp á vegg. Hóparnir völdu sér verkefni sem þeim hentaði og þegar því lauk völdu þeir sér nýtt verkefni. Verkefnin voru mjög fjölbreytt og reyndu á ýmsa þætti náms sem og að hjálfa nemendur í að vinna saman í hóp og taka tillit til annarra.





Þessi vinna reyndi töluvert á nokkra grunnþætti menntunar sem snúast mest um læsi á samfélag, menningu, umhverfi og náttúru. Hún fellur vel undir heilbrigði og velferð, mannréttindi, jafnrétti og sköpun. En allt eru þetta þættir menntunar sem hafðir eru að leiðarljósi í Aðalnámskrá grunnskólanna frá 2011.



2.6.2 Gangbrautarvarsla

Gangbrautavarslan hófst á sínum stað 1. nóvember og mun standa fram í miðjan mars mánuð. Verðir eru við fjórar gangbrautir sem liggja að skólanum. Tveir nemendur standa vörð sitt hvoru megin í umferðarvestum. Ef viðkomandi vörður er veikur eða kemst ekki af einhverjum orsökum er það á hans ábyrgð að hafa samband nógu snemma við sinn varamann sem hann hefur þegar skráð niður hjá kennara. Verkefnið er styrkt af Landsbanka Íslands með ákveðinni

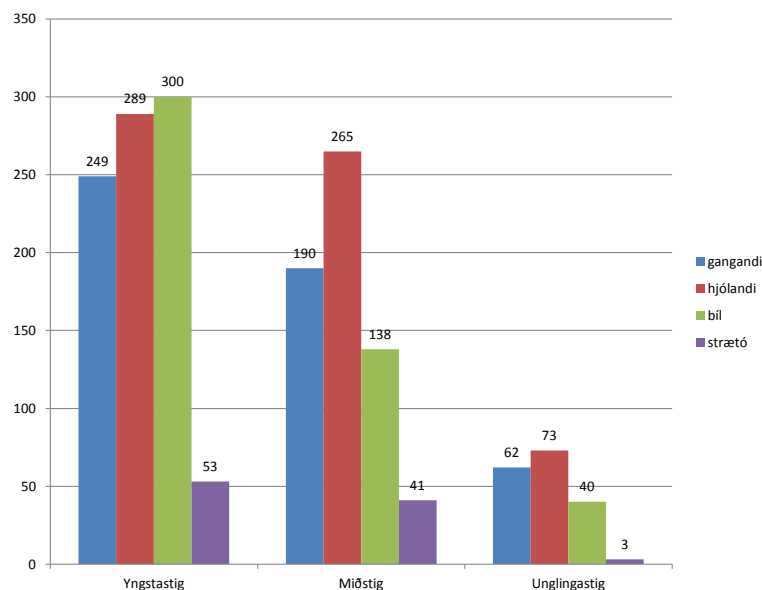


peningaupphæð sem gengur upp í lokaferð árgangansins. Á haustdögum hafa nokkrir skólar fengið leiðbeiningar um framkvæmd á gangbrautavörslunni hjá okkur og verður gaman að fylgjast með gangi mála í þeim skólum. Verkefnið eykur samfélagslega ábyrgð hjá nemendum, þeir læra að sýna hjálpssemi og almenna tillitsemi og það styrkir samkennd og samábyrgð í hópnum.

2.6.3 Rannsókn á ferðamáta

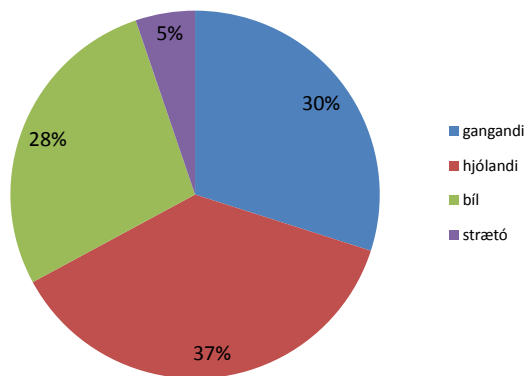
Ýmsar kannanir hafa verið unnar í bekkjum í skólanum í gegnum árin t.d. í tengslum við hvernig nemendur og starfsfólk koma í skólann. Skólinn hefur hvatt bæði starfsfólk og nemendur á hverjum hausti og vori til að nota vistvænan ferðamáta þ.e. koma gangandi eða hjólandi í skólann og þannig minnka umferð og um leið bæta öryggi í kringum skólann. Skólinn hefur iðulega tekið þátt í átökunum „Göngum í skólann“ og „Hjólum í vinnuna“ og það hefur sýnt sig að slíkt átak ýtir við fólki og hefur áhrif. Í nóvember ákváðum við að gera könnun á ferðamáta nemenda og starfsfólks í samvinnu við Heilsueflandi teymi skólans sem undirrituð situr einnig í. Ætlunin er að varðveita könnunina og gera aðra slíka könnun í vor og aftur í haust og fylgjast þannig með þróun mála. Ekki kom á óvart, að veðráttan skiptir ákveðinn hóp töluverðu máli um hvernig hann kemur í skólann en þó var hópur sem kom gangandi og hjólandi í öllum veðrum. Hér má sjá skiptingu eftir aldurstigum.

Allir nemendur Grundaskóla



Það sem kom eiginlega mest á óvart er hversu mörgum nemendum af yngsta stigi er ekið til skóla. Þessi tala má lækka til muna. Svo virðist sem sumir foreldrar haldi að það sé öruggara að aka börnum sínum til skóla en á sama tíma eykst umferðin í kringum skólann og öryggið minnkar. Ein skýringin gæti líka verið sú að langflestir vinnustaðir á Akranesi hefja vinnu kl. 8 og fá þá sjálfsagt margir nemendur far hjá foreldrum um leið og þeir eru að fara til vinnu. En ef fleiri myndu láta börn sín ganga eða hjóla myndi umferðin um skólann minnka og öryggið aukast. Þegar allur skólinn er tekinn saman kemur þetta í ljós.

Allir nemendur Grundaskóla



Það verður gaman að sjá næsta vor og haust hvort einhverjar breytingar verða á. En við sáum að veðráttan skiptir svolitlu máli. Kannanir og umræða um ferðamáta og hollustu styður við umferðaröryggi og er sú hugmynd sífellt að breiðast meira út í samfélagið.

2.6.4 Fjarlægðarkort frá Grundaskóla

Landmælingar Íslands útbjó fyrir Grundaskóla fjarlægðarkort frá skólanum í metrum. Kortið hefur verið hengt upp hér og þar í skólanum og verður m.a. notað til að reyna að minnka umferð á annatíma. Það kemur mörgum á óvart hversu fjarlægðir á Akranesi eru litlar en þrátt fyrir það eru sumir foreldrar að aka börnum sínum til skóla þó að í sumum tilvikum væru nemendur jafnvel fljótari að ganga eða hjóla. Kortið var hugsað sem ein leið til að upplýsa foreldra og nemendur og til að minnka umferð og auka öryggi við skóla.



2.6.5 Blöðungur

Lítill blöðungur var útbúinn til leiðbeiningar til foreldra barna í skólanum. Í honum er loftmynd af skólasvæðinu og sýndar öruggar göngu- og hjólaleiðir að skólanum. Einnig eru sýndar bestu aðkeyrslu leiðir að skólanum og farið yfir ýmsar reglur tengdar reiðhjóli, öryggi og umferð og foreldrum bent á heimasíðuna www.umferd.is. Nýlega var einnig unnið kort af skólalóðinni í samvinnu við framkvæmdar stofu Akraneskaupstaðar sem sýnir hvaða göngu og hjólaleiðir að skólanum eru mokaðar, saltaðar og sandaðar þegar færð er léleg. Ekki er hægt að moka alla göngustíga heldur eru leiðir samrýmdar og umferð þannig stýrt á ákveðnar öruggar gönguleiðir sem er búið að hreinsa. Þannig á alltaf að vera hægt að komast leiðar sinnar að skólanum hvernig sem viðrar. Kortið verður aðgengilegt foreldrum og nemendum og ætlunin er einnig að deila því til annarra skóla sem fyrirmynd og hvatningu til að vinna samskonar kort í samvinnu við bæjaryfirvöld á hverjum stað.

2.7 Eitt og annað

Föstudaginn 4. október var haldið haustþing kennara á Vesturlandi og var ákveðið að vera með eins konar kynningarbás á umferðarfræðikennslu. Kennarar komu á tal við mig og var gaman að heyra frá ýmsu sem var í gangi í viðkomandi skóla. Aðrir voru forvitnir að fá hugmyndir að kennslu og var þeim sýnt eitt og annað sem hafi verið gert í umferðarfræðslu og gengið vel. Í framhaldi fóru fram tölvupóstsamskipti við nokkra skóla með ýmsum hugmyndum að útfærslu í kennslu.

Námsefnið „Komdu og skoðaðu bílinn“ hefur verið skoðað ágætlega og fengum við góða útfærslu á því efni í Háteigsskóla ásamt ýmsum myndum. Einnig fengum við leyfi til að senda efnið út í skóla og er ætlunin að áframsenda efnið á aðra skóla nú í vor.

Skólinn gaf öllum nemendum sínum endurskinsmerki líkt og síðast liðin ár, hvatti nemendur til að nota þau og finna fleiri heima til að nota. Hugmynd barst frá einum skóla á höfuðborgarsvæðinu um svokallaðan „skiptimarkað“ á endurskinsmerkjum. Okkur leist vel á hugmyndina og erum byrjuð að safna endurskinsmerkjum héðan og þaðan til að hafa í kassanum.

2.8 Horft til framtíðar

Það væri óskandi að allir gangandi og hjólandi vegfarendur notuðu endurskinsvesti í svartasta skammdeginu. Ótal margir ökumenn hafa bent á ómerkt og illa sjáanleg börn og fullorðnir í umferðinni og að minnstu hafi munað að ekki fór verr í einhverjum tilfellum. Einnig koma fyrir illa upplýst svæði þar sem eru auðvitað mikilvægt að vera vakandi og vinna í að bæta. Endurskinsmerkin gera sitt gagn á því leikur enginn vafi. En öryggið eykst mun meira við notkun endurskinsvesta. Innleiðing endurskinsvesta í samfélaginu getur tekið töluverðan tíma. Það hefur aukist töluvert síðastliðna tvo vetur að fullorðnir einstaklingar bæði gangandi og hjólandi hér á Akranesi noti vesti og eru flestir sammála um ágæti þess. Ég hef sagt nemendum þessa stuttu sögu/frásögn sem ég heyrði í vetur.

Minnstu munaði að maður hér í bæ ók niður annan fullorðinn mann á reiðhjóli.

Báðum mönnum brá mikið í brún við atvikið og gott að ekki fór verr. Nokkrum dögum síðar varð ökumaðurinn sér út um vesti, fór heim til hjólreiðamannsins, færði honum vestið og bað hann vinsamlegast um nota það þegar hann væri úti að hjóla í myrkrinu. Vel fór á með þeim enda þekktust þeir ágætlega. Hjólreiðamaðurinn hefur síðan verið í vestinu og er að sjálfsgöðu margfalt öruggari í umferðinni.

Umferð í kringum skóla á annatíma er oft áhyggjuefni hjá skólastjórnendum sem rætt hefur verið við. Í sumum tilvikum er aðkoman alls ekki nægjanlega góð og þurfa skólar að þrýsta á bæjaryfirvöld um bættari aðkomu og grípa til ýmissa aðgerða sem reynt hefur verið að leiðbeina með. Mikilvægt er að búa til gott aðgengi og umhverfi til göngu og hjólreiða að skólum sem hvetur um leið til þess að ganga eða hjóla í skólann með ýmsum hætti og verkefnum. Allar kannanir og átök sem auðvelt er að framkvæma hafa tvímælalaust sín áhrif. Það sást mjög greinilega í nokkrum bekkjum í Grundaskóla í haust sem tóku tvær vikur og könnuðu á hverjum degi hvernig nemendur komu í skólann. Mikill munur var frá fyrsta degi til hins síðasta. Á fyrsta degi voru töluvert margir sem fengu far hjá foreldrum en þeim

snarfækkaði og nánast allir komu gangandi eða hjólandi á síðasta degi. Þetta er ein af mörgum leiðum til að minnka umferð og bæta öryggi. Hægt er að fara ýmsar leiðir en ég held að það byggist fyrst og fremst á viðhorfi kennarans og skólastjórnenda í hverjum skóla hve mikil áhersla er lögð á þessa þætti sem og á umferðarfræðsluna í heild.

2.9 Niðurlag / hugleiðingar

Við þurfum að halda vel áfram og minna stöðugt á mikilvægi umferðarfræðslunnar. Um leið Grundaskóli slakar á þá slakar sjálfkrafa hluti af skólum líka á. Þó ákveðinn hluti af skólum sé kominn með ákveðið efni í fastar skorður þá virðast oft á tíðum að hlutirnir ekki vera endurteknir. Það er einmitt það sem við þurfum að gera, þ.e. Hvetja þarf skóla til að festa nokkra ákveðna fræðsluþætti við ákveðna mánuði og einstaka ákveðna viðburði í skólanum á skólalagatal eins og t.d. átakið „Göngum í skólann“ og hjóladaga á vorin. Einnig er gott að skilgreina hvað hver bekkur á að gera, þó það geti verið breytilegt. Það er nauðsynlegt að skólastjórnendur séu virkir í að upplýsa foreldra og senda reglulega upplýsingar og áminningu. Það er hlutverk Grundaskóla sem móðurskóla að senda reglulega á skóla í landinu og minna þá á eitt og annað sem tengist umferðinni, deila ýmsum verkefnum og útfærslum sem hafa verið prófaðar í Grundaskóla. Viðbrögð við tölvupósti eins og póstinum um endurskinsmerki og ljós á hjólum voru mjög góð og höfðu nokkrir stjórnendur orð á því að gott væri að fá slíka áminningu. Því á að halda áfram. Í samtölum koma yfirleitt fram mjög jákvætt viðhorf gagnvart fræðslunni og allir eru sammála um mikilvægi kennslunnar og langflestir vilja gera betur.

Grundaskóli hefur lagt töluverða áherslu á að skólar marki skýra stefnu í umferðarfræðslu og komi kennslunni í gott form í skólanámskrá þannig að hún sé sýnileg og að kennarar og aðrir geti gengið að henni á hverju hausti. Kennslan þarf að endurspegla grunnþætti menntunar líkt og segja má að verkefni 5. og 6. bekkjar á þemadögunum Í Grundaskóla hafi gert nokkuð vel. Eins og í allri kennslu þarf umferðarfræðslan að vekja áhuga, hún þarf að vera fjölbreytt og gagnleg þannig að hún þjálfí nemendur og auki meðvitund þeirra í umferðinni. Vinna að útfærslu á okkar skólanámskrá Grundaskóla stendur yfir og verður hún notuð sem sýnishorn fyrir aðra skóla. Þannig fá þeir ákveðna fyrirmynd til að vinna eftir því kennarar og skólastjórnendur virðast óvissir með útfærsluna út frá nýju Aðalnámskránni.

Skýrsla ársins 2013 er ekki tæmandi listi yfir verkefni á árinu en gefur vonandi einhverja innsýn í það helsta sem var unnið að. Lögð var áhersla á góð samskipti við aðra skóla og hvatningu til að koma umferðarfræðslunni í sérkafla í sinni skólanámskrá svo hún verði fastur liður í skólafarfinu. Haldið verður áfram með markmið skólans að leiðarljósi þ.e.

að þróa verkefni og aðgerðir í Grundaskóla til að deila til annarra skóla og hvetja þá til að sinna fræðslunni af alúð og umhyggju sem skili nemendum vel upplýstum út í samfélagið.

Virðingarfyllst,
Akranes 20. janúar 2014
Karen Lind Ólafsdóttir

3. Fjárhagslegt uppgjör á umferðarfræðslu í Grundaskóla 2013

Sundurliðun kostnaðar vegna móðurskóla í umferðarfræðslu árið 2013. Fjárhagsáætlun fyrir verkefnið gerði ráð fyrir 5.5 milljónum króna sbr. samstarfssamning er undirritaður var um verkefnið. Ljóst er að kostnaður árið 2013 er 523.000 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 2013 eru eftirfarandi:

Kostnaðarliðir	Áætlun 2013	Kostnaður 2013
Laun og launatengd gjöld 2013 <ul style="list-style-type: none"> • Úthringingar/símavinna • Undirbúningur ferða, funda, fyrirlestra • Heimsóknir í skóla • Efnisöflun fyrir vef/lestur • Ráðgjöf/samstarf • Annað tengt fundum, stjórnun o.fl. 	4.240.000-	<u>5.000.000</u> 1.550.000 700.000 1.000.000 500.000 700.000 550.000
Aðstöðugjöld í Grundaskóla vegna verkefnis <ul style="list-style-type: none"> • Tölvukostnaður • Ljósritun • Pósturburðargjöld • Símakostnaður • Mótt. gesta, kaffikostn. o.fl. • Aðstöðugjöld (12500 pr. mán) 	700.000-	<u>700.000-</u> 300.000 110.000 25.000 75.000 40.000 150.000
Ferðakostnaður <ul style="list-style-type: none"> • Gisting/flug • Bílaleiga • Aksturskostnaður, göng o.fl. 	460.000-	<u>323.000-</u> 0 0 323.000
Kostnaður alls vegna móðurskólaverkefnis 2013:	5.500.000	6.023.000