

Framkvæmd Umferðaröryggisáætlunar

Ársskýrsla 2014



desember 2015



INNANRÍKISRÁÐUNEYTIÐ



Samgöngustofa



RÍKISLÖGREGLUSTJÓRINN

INNGANGUR	3
1. UMFERÐARÖRYGGISRÁÐ	3
2. SAMRÁÐSHÓPUR UMFERÐARÖRYGGISÁÆTLUNAR	3
3. FJÁRHAGSÁÆTLUN	4
4. AÐGERÐIR OG VERKEFNI Á ÁRINU 2014: VEGFARENDUR	5
4.1. EFTIRLIT LÖGREGLU OG VINNSLA ÚR LÖGGÆSLUMYNDAVÉLUM.....	5
<i>Sérstakt hraðæftirlit lögreglu</i>	5
<i>Sérstakt ölvunareftirlit lögreglu</i>	8
<i>Úrvinnsla gagna úr sjálfvirkum löggæslumyndavélum</i>	10
4.2. SJÁLFVIRKT HRAÐÆFTIRLIT	10
4.3. ÁRÓÐUR	13
<i>Framleiðsla auglýsinga</i>	13
<i>Birting auglýsinga</i>	13
<i>Árangur aðgerða gegn hraðakstri</i>	14
<i>Ölvunarakstur: Staðan í dag</i>	15
4.4. SAMSKIPTAVEFIR OG NÝIR MIDLAR.....	16
4.5. FRÆÐSLA Í SKÓLUM	16
<i>Fræðsla í grunnskólum</i>	16
<i>Fræðsla í framhaldsskólum</i>	17
4.6. FRÆÐSLA TIL ERLENDRA ÖKUMANNA.....	18
4.7. FRAMLEIÐSLA OG BIRTING FRÆÐSLUEFNIS	19
<i>Framleiðsla fræðslumynda</i>	19
<i>Birting fræðslumynda Umferðarstofu í sjónvarpi</i>	19
4.8. ÖNNUR VERKEFNI	19
<i>Endurskinsvesti fyrir leikskóla</i>	19
<i>Umferðarsáttmálinn</i>	19
<i>Minningardagur um fórnarlömb umferðarslysa</i>	19
5. AÐGERÐIR OG VERKEFNI Á ÁRINU 2014: VEGAKERFI	20
5.1. EYÐING SVARTBLETTA, LAGFÆRINGAR Á UMHVERFI VEGA OG UPPSETNING VEGRIÐA	20
5.2. HVÍLDARSVÆÐI VIÐ ÞJÓÐVEGI OG UNDIRGÖNG FYRIR BÚFÉ	21
5.3. ÝMIS VERKEFNI	22
<i>Umferðaröryggisúttekt á vegum</i>	22
<i>Umsjón öryggisaðgerða á vegum</i>	22
<i>Gerð leiðbeininga um gönguþveranir</i>	22
6. AÐGERÐIR OG VERKEFNI Á ÁRINU 2014: STEFNUMÓTUN, RANNSÓKNIR OG LÖGGJÖF	23
6.1. KÖNNUN Á AKSTURSHEGÐUN ALMENNINGS	23
7. VERKEFNI ÁN SÉRSTAKRAR FJÁRVEITINGAR	24
7.1. ALÞJÓÐLEGT SAMSTARF	24
VIÐAUKI I. EFTIRLIT MEÐ HRAÐAKSTRI	26
VIÐAUKI II. EFTIRLIT MEÐ ÖLVUNAR- OG FÍKNIEFNAAKSTRI	45
VIÐAUKI III. SJÁLFVIRKT UMFERÐAREFTIRLIT	50
VIÐAUKI IV. LYKILSTÆRÐIR ÚR SLYSASKRÁ SAMGÖNGUSTOFU	64
VIÐAUKI V. EYÐING SVARTBLETTA, LAGFÆRINGAR Á UMHVERFI VEGA OG UPPSETNING VEGRIÐA	67
VIÐAUKI VI. HVÍLDARSVÆÐI VIÐ ÞJÓÐVEGI OG UNDIRGÖNG FYRIR BÚFÉ	77
VIÐAUKI VII. SKÝRSLUR GRUNDASKÓLA UM GRUNNSKÓLAFRÆÐSLU	79

Ljósmynd á forsíðu: Einar Magnús Magnússon

Inngangur

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

Í núgildandi umferðaröryggisáætlun samgönguáætlunar er framkvæmdaáætlun um sérstakar aðgerðir sem eiga að leiða til fækkunar slysa og lækkunar kostnaðar samfélagsins af umferðarslysum. Við val aðgerða í fyrstu umferðaröryggisáætluninni var m.a. stuðst við tillögur starfshóps um umferðaröryggisáætlun til ársins 2012 – markmið og aðgerðir. Við mat á forsendum um virkni aðgerða var í flestum tilfellum stuðst við erlendar rannsóknir og ber þá sérstaklega að nefna handbók 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 minnki að jafnaði um ekki minna en 5% á ári til ársins 2022.

1. Umferðaröryggisráð

Sérstakt umferðaröryggisráð, sem ætlað er að vinna að framgangi umferðaröryggisáætlunar tók til starfa árið 2005. Árið 2014 sátu í umferðaröryggisráði Ragnhildur Hjaltadóttir, ráðuneytisstjóri í innanríkisráðuneytinu, og formaður ráðsins, Hermann Guðjónsson, forstjóri Samgöngustofu og í stað hans frá 6. ágúst 2014 Þórólfur Árnason forstjóri Samgöngustofu, Hreinn Haraldsson vegamálastjóri og Haraldur Johannessen ríkislögrelustjóri.

2. Samráðshópur umferðaröryggisáætlunar

Samráðshópur um framkvæmd umferðaröryggisáætlunar var skipaður 2005. Hlutverk samráðshópsins er að gera starfs- og framkvæmdaáætlun á grundvelli umferðaröryggisáætlunar, samkvæmt ályktun Alþingis. Árið 2014 starfaði Ásta Sóllilja Sigurbjörnsdóttir, lögfræðingur í innanríkisráðuneytinu, sem formaður samráðshópsins. Marta Jónsdóttir, lögfræðingur í innanríkisráðuneytinu, kom inn í hópinn í lok ársins. Aðrir fulltrúar hópsins voru Haraldur Sigþórsson, deildarstjóri öryggisáætlanadeildar hjá Samgöngustofu, Gunnar Geir Gunnarsson, framkvæmdastjóri umferðarsviðs Samgöngustofu, Auður Þóra Árnadóttir forstöðumaður umferðardeildar hjá Vegagerðinni og Jónína Sigurðardóttir aðstoðaryfirlögrelupjónn hjá embætti ríkislögrelustjóra.

3. Fjárhagsáætlun

Tafla 1. Áætlun um tekjur og gjöld.

Tekjur 2014	millj. kr.	Gjöld 2014	millj. kr.
Frá vegaáætlun	375,0	Vegfarendur	123,5
Umferðaröryggisgjald	0	Vegakerfið	248
Sérstök fjárv. til umferðaröryggismála	0	Ökutæki	0
Ónýttar fjárheimildir Samgöngustofu	0	Stefnumótun, rannsóknir og löggjöf	3,5
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>			
4.1	Eftirlit lögreglu og vinnsla úr löggæslumyndavélum	52,0	50,4
4.2	Sjálfvirkt hraðaeftirlit	30,0	23,0
4.3	Áróður	20,0	18,3
4.4	Samskiptavefir og nýir miðlar	3,5	5,2
4.5	Fræðsla í skólum	7,5	6,0
4.6	Fræðsla til erlendra ökumanna	3,5	3,3
4.7	Framleiðsla og birting fræðsluefnis	7,0	6,0
4.8	Önnur verkefni	1,0	0,8
<i>Vegakerfi</i>			
5.1	Eyðing svartbletta, umhverfi vega og vegrið	223,0	236,2
5.2	Undirgöng fyrir búfé og hvíldarsvæði við þjóðvegi	10,0	8,9
5.3	Ýmis verkefni	15,0	10,4
<i>Stefnumótun, rannsóknir og löggjöf</i>			
6.1	Könnun á aksturshegðun almennings	2,5	2,4
Kostnaður alls		375,0	370,9

4. Aðgerðir og verkefni á árinu 2014: Vegfarendur

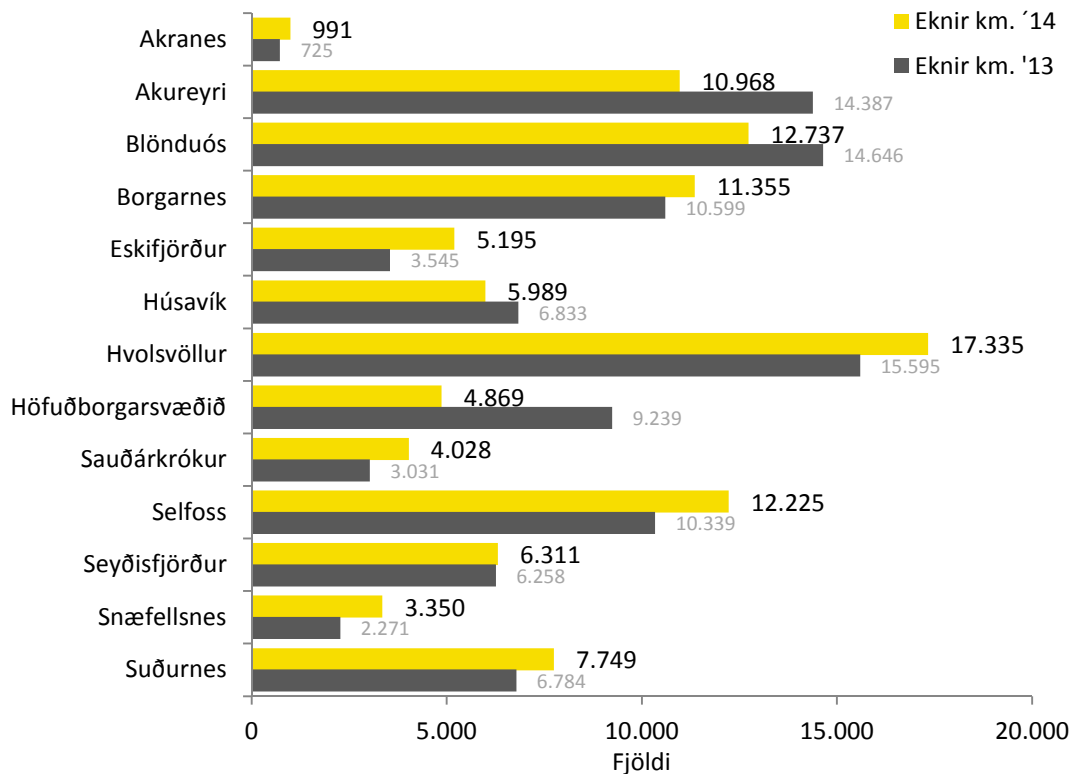
Í þessum flokki eru verkefni sem miða að því að bæta æskilega hegðun og viðhorf hjá öikumönnum og öðrum vegfarendum. Um er að ræða eftirlit lögreglu, sjálfvirkt eftirlit sem og fræðslu- og áróðursverkefni Samgöngustofu.

4.1. Eftirlit lögreglu og vinnsla úr löggæslumyndavélum

Sérstakt hraðaeftirlit lögreglu

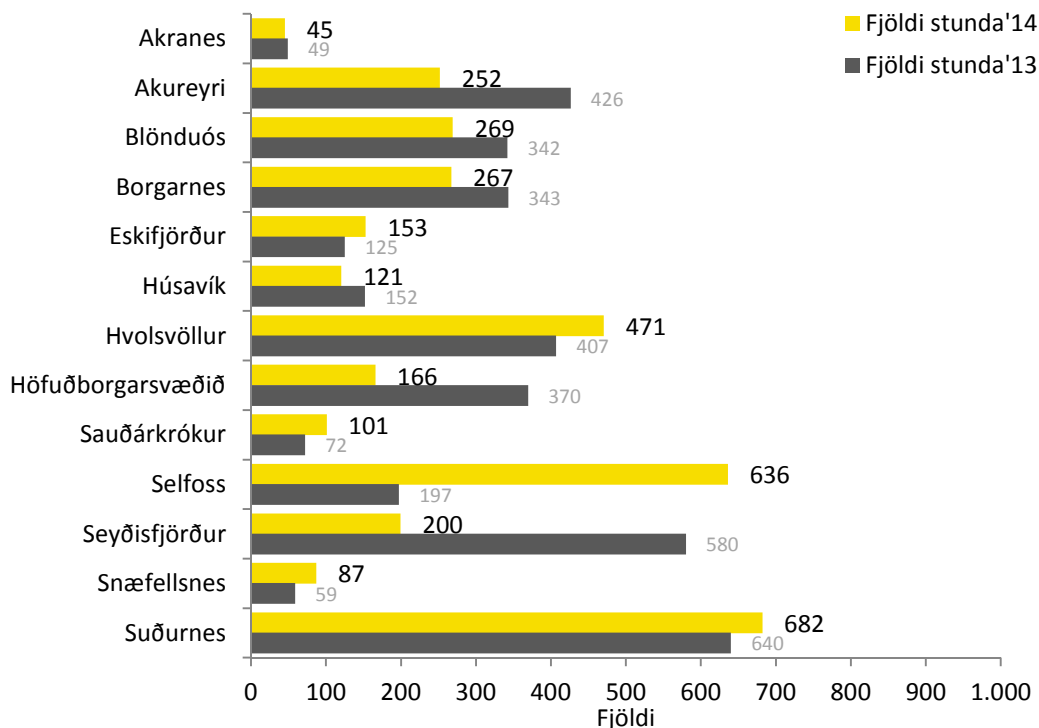
Sumarið 2014 var framkvæmt sérstakt hraðaeftirlit í maí til september en alls voru það 13 embætti sem framkvæmdu eftirlitið. Á því tímabili voru vinnustundir vegna eftirlitsins 3.448 klukkustundir og eknir voru 103.102 km. Fjöldi hraðakstursbrota var 1.793 en heildarfjöldi brota var 1.899 en þar falla 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, víttaverður akstur og réttindaleyfi.

Lögreglan á Hvolsvelli ók mest á meðan á eftirlitinu stóð eða 17.335 km. Þar á eftir var lögreglan á Blönduósi með 12.737 km. akstur og lögreglan í Selfossi ók 12.225 km. Minnstur var aksturinn hjá lögreglunni á Akranesi eða 991 km (mynd 1). Á árinu 2014 voru eknir 103.102 km. en á árinu 2013 voru þeir 104.252, þetta jafngildir um 1% minnkun í akstri milli ára.



Mynd 1. Fjöldi ekinna kílómetra vegna hraðaeftirlits árin 2013 og 2014.

Í heildina var eftirlitinu sinnt í 3.448 klukkustundir. Lögreglan á Suðurnesjum eyddi flestum vinnustundum í eftirlitið eða 682 en þar á eftir var það lögreglan á Selfossi með 636 vinnustundir. Lögreglan á Akranesi eyddi minnstum tíma í eftirlitið eða 45 vinnustundum og lögreglan á Snæfellsnesi 87 (mynd 2). Heildarfjöldi vinnustunda minnkaði um 8% frá árinu 2013 til ársins 2014.



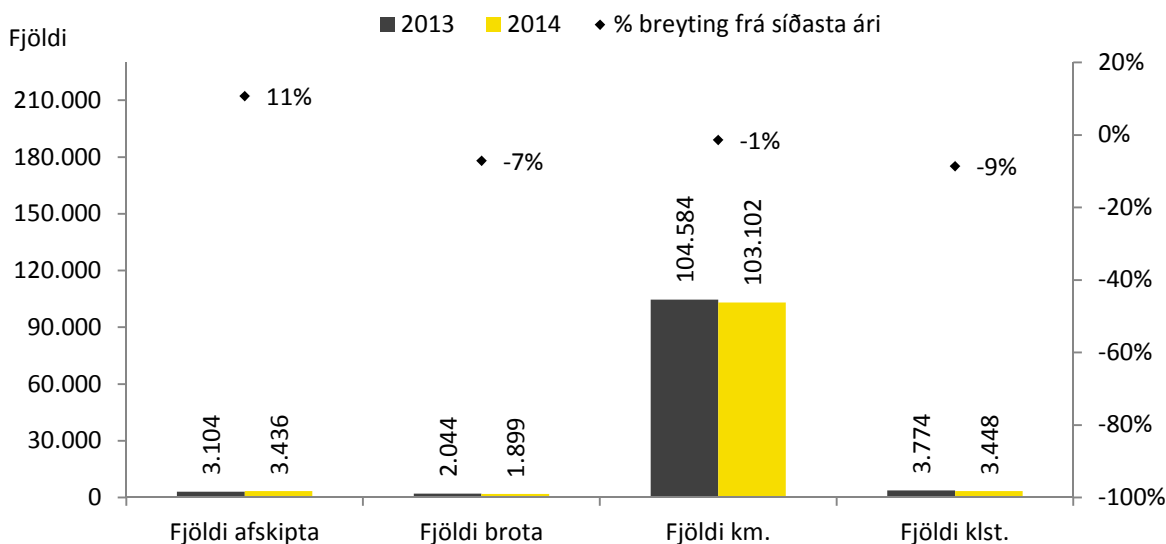
Mynd 2. Fjöldi vinnustunda lögreglu vegna hraðaeftirlits árin 2013 og 2014.

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 Suðurnesjum (21,4%) en næstflest hjá lögreglunni á Hvolsvelli (19,5%). Af þeim tilvikum þar sem ökuskírteini var ekki meðferðis voru flest skráð hjá lögreglunni á Suðurnesjum (41,7%). Jafnmörg tilvik um ölvunarakstur voru skráð hjá embætti Selfoss, Borgarness og Eskifjarðar (33,3%). Notkun bílbelta var helst ábótavant í umdæmi lögreglunnar á Suðurnesjum (62,5%) og þar voru brot sem falla undir flokkinn „önnur brot“ einnig hlutfallslega flest (49,1%) en þar undir falla m.a. brot er varða réttindaleysi, vanrækslu á skoðun og svo framvegis.

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

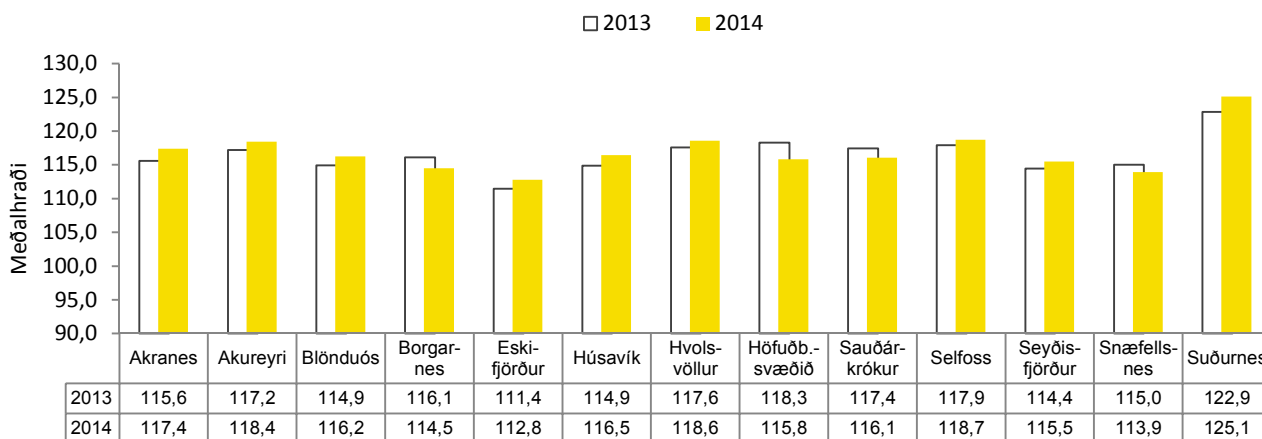
	Of hraður akstur	Bílbelti ekki notað	Ökuskírteini vantar	Ölvun við akstur	Önnur brot
Akranes	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Akureyri	5,5	0,0	0,0	0,0	1,9
Blönduós	7,4	0,0	8,3	0,0	3,8
Borgarnes	6,7	0,0	8,3	33,3	5,7
Eskifjörður	6,9	0,0	0,0	33,3	0,9
Húsavík	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Hvolsvöllur	19,5	12,5	8,3	0,0	5,7
Höfuðborgarsvæðið	0,6	0,0	0,0	0,0	8,5
Sauðárkrókur	9,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Selfoss	9,5	25,0	25,0	33,3	18,9
Seyðisfjörður	9,9	0,0	8,3	0,0	4,7
Snæfellsnes	2,1	0,0	0,0	0,0	0,9
Suðurnes	21,4	62,5	41,7	0,0	49,1
Samtals %	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Í hraðaeftirlitinu árið 2014 voru hraðakstursbrot um 94% allra brota. Af öðrum brotum vörðuðu flest þeirra að stöðvunarskylda var ekki virt, eða 15%. Hlutfall hraðakstursbrota af öllum brotum hefur aukist frá 2013 til 2014. Á árinu 2013 var hlutfall hraðakstursbrota tæp 85% en 94% árið 2014. Á mynd 3 má sjá samanburð milli áráanna 2014 og 2013, þar má sjá að afskipti voru fleiri árið 2014 en árið 2013 eða 3.436 miðað við 3.104. Lögreglan skráði færri brot í átakinu á árinu 2014 og voru vinnustundirnar einnig færri, sem og akstur borið saman við árið 2013 (mynd 3).



Mynd 3. Fjöldi afskipta, brota, ekinna kílómetra og vinnustunda í hraðaeftirliti árin 2013 og 2014.

Meðalhraði ökumanna sem voru stöðvaðir í eftirlitinu 2014 var frá 112,8 km/klst. hjá lögreglunni á Eskifirði upp í 125,1 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 4.



Mynd 4. Meðalhraði í hraðaeftirliti árið 2013 og 2014, greindur eftir embættum.

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

ÁÆTLUN	33.000.000,-
RAUN	31.429.624

Sérstakt ölvunareftirlit lögreglu

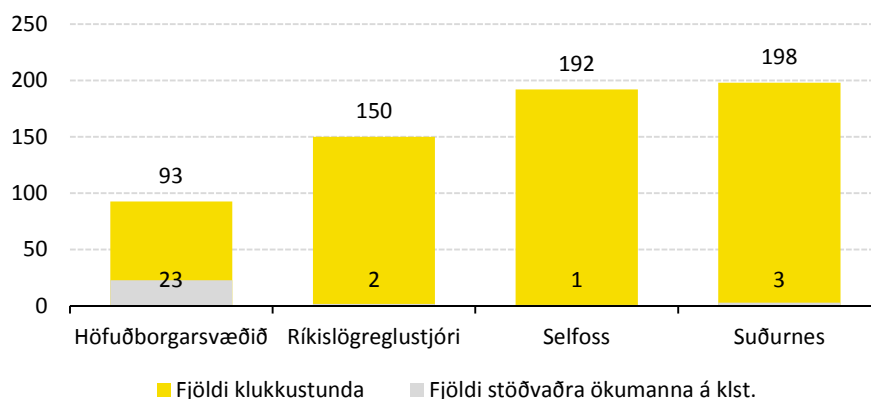
Á aðventunni 2014 var sérstakt átak gegn ölvunar- og fíkniefnaakstri. Fimm milljónum var varið í verkefnið. Lögregluembætti sem tóku þátt í eftirlitinu voru embætti lögreglustjórans á höfuðborgarsvæðinu, Suðurnesjum, Selfossi og embætti ríkislögreglustjóra. Tekin voru öndunarsýni til að mæla ölvun ökumanna og einnig voru tekin fíkniefnapróf ef ástæða þótti til og blóðsýni.

Einn til tólf lögreglumenn voru við eftirlit í 78 eftirlitsteymum. Á þessum 31 degi var varið 633 klukkustundum í verkefnið. Þá voru eknir 7.067 kílómetrar. Stöðvaðir voru 3.053 ökumenn eða tæplega 5 á hverri klukkustund sem eftirlitinu var sinnt (tafla 4). Fjögur lögregluembætti tóku þátt árið 2014 eins og árið 2013 en árin 2008 og 2009 þegar sambærilegt eftirlit fór fram voru þau 14. Ekkert eftirlit fór fram árin 2010-2012, ýmist vegna manneklu (2010) eða niðurskurðar (2011 og 2012).

Tafla 4. Fjöldi klst., eftirlitsteyma, kílómetra og fjöldi stöðvaðra ökumanna í heild og á klst. 2014.

Embætti	Fjöldi klukkustunda	Fjöldi eftirlitsteyma	Eknir km	Fjöldi stöðvaðra ökumanna	Fjöldi stöðvaðra ökumanna á klst.
Höfuðborgarsvæðið	93	30	1.647	2.101	23
Ríkislögreglustjóri	150	27	2.505	237	2
Selfoss	192	11	1.915	158	1
Suðurnes	198	10	1.000	557	3
Alls	633	78	7.067	3.053	5

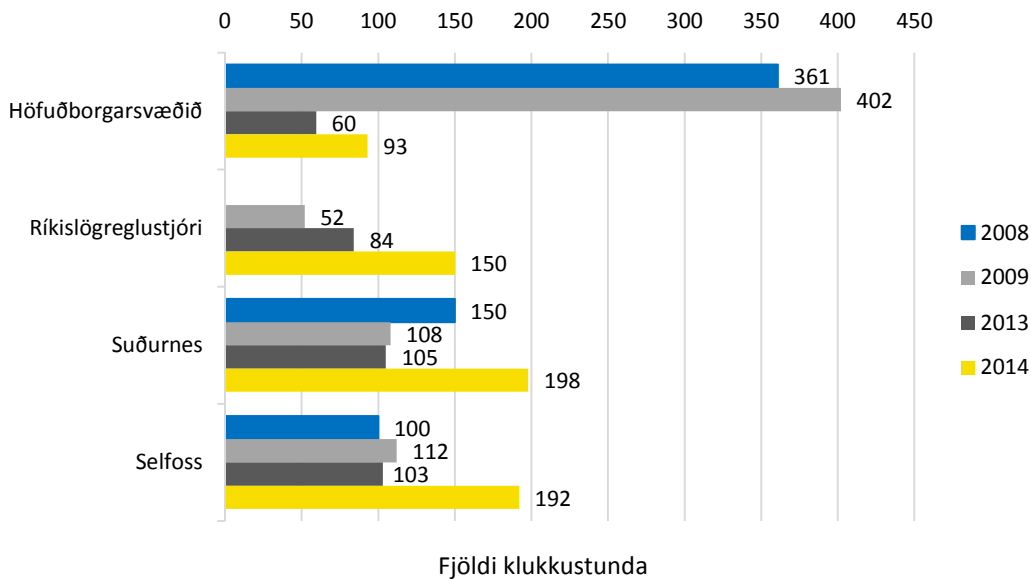
Í eftirliti lögreglunnar á höfuðborgarsvæðinu voru að meðaltali stöðvaðir 23 ökumenn á hverri klukkustund, fimm í eftirliti lögreglunnar á Suðurnesjum, tveir í eftirliti Ríkislögreglustjóra og einn á Selfossi (mynd 5).



Mynd 5. Fjöldi klst. sem embættin vörðu í sérstakt ölvunareftirlit og fjöldi sem stöðvaðir voru á hverri klst. 2014.

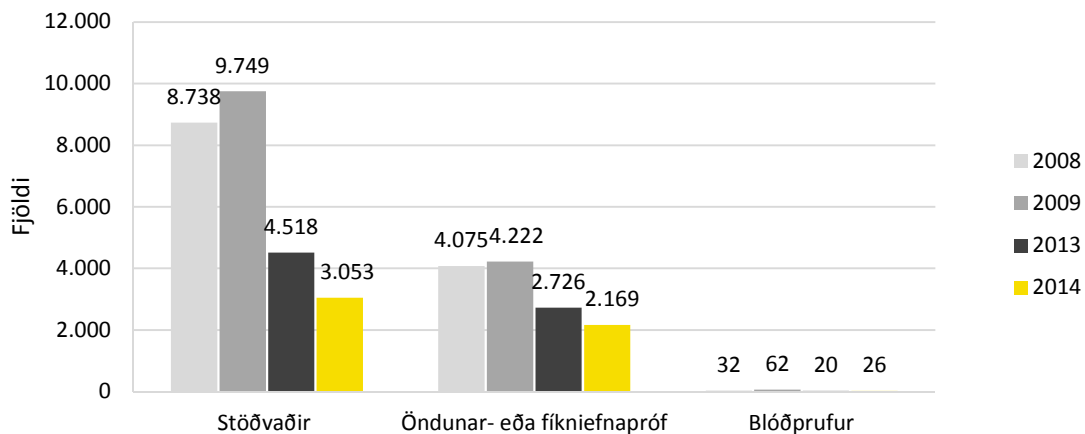
Lögreglan á höfuðborgarsvæðinu varði fæstum stundum í eftirlitið, en var hins vegar með allt upp í sex starfsmenn í hverju teymi lögreglumanna og stöðvaði flesta ökumenn, eða 2.101 einstakling sem jafngildir um 23 einstaklingum á hverri klukkustund eins og áður sagði. Lögreglan á Suðurnesjum stöðvaði næstflesta (557 manns) og varði um 198 stundum í verkefnið. Þar voru fæst eftirlitsteymi (tíu) og einn til tveir starfsmenn í hverju teymi (tafla 4).

Þegar borinn er saman fjöldi klukkustunda árin 2008, 2009, 2013 og 2014 sem varið var til eftirlitsins má sjá að öll embætti sem tóku þátt í eftirlitinu árið 2014 vörðu fleiri stundum til þess árið 2014 en 2013.



Mynd 6. Fjöldi klukkustunda sem embætti vörðu í eftirlit á aðventunni árin 2008, 2009, 2013 og 2014.

3.053 manns voru stöðvaðir árið 2014 en 4.518 árið 2013. 2.169 öndunar- eða fíkniefnapróf voru tekin við eftirlitið 2014 en 2.726 árið 2013. Teknar voru 26 blóðprufur í eftirlitinu 2014 en 20 árið 2013 (mynd 7).



Mynd 7. Fjöldi stöðvaðra, öndundarsýna/prófa eða fíkniefnaprófa og blóðprufa í eftirlitinu.

Framkvæmd eftirlitsins er ólík milli embætta. Lögreglan á Selfossi tók öndunarsýni hjá öllum öikumönnum sem stöðvaðir voru en Lögreglan á höfuðborgarsvæðinu tók öndunarsýni hjá 87% þeirra sem stöðvaðir voru. Lögreglan á Suðurnesjum og Ríkislögreglustjóri valdi hins vegar út þá sem þeir töldu æskilegt að taka í próf og tóku sýni hjá minnihluta öikumanna (16% og 8%). Fjöldi blóðprufa vegna eftirlitsins voru á bilinu 1-18 talsins og fjöldi fíkniefnaprófa frá 0-5 (tafla 5).

Tafla 5. Fjöldi stöðvaðra, öndunar- og fikniefnaprófa og hlutföll af stöðvuðum einstaklingum 2014.

	Fjöldi stöðvaðra	Fjöldi öndunarsýna	Fjöldi blóðprufa	Fjöldi fikniefna-prófa	% öndunarsýna	% blóðprufa	% fikniefnaprófa
Höfuðborgarsvæðið	2.101	1.822	18	0	87%	0,86%	0,00%
Ríkislögreglustjóri	237	108	1	2	46%	0,42%	0,84%
Selfoss	158	158	0	1	100%	0,00%	0,63%
Suðurnes	557	73	7	5	13%	1,26%	0,90%
Alls	3.053	2.161	26	8	71%	0,85%	0,26%

Nánar má lesa um sérstakt ölvunareftirlit lögreglu í viðauka II.

ÁÆTLUN	5.000.000,-
RAUN	4.948.404,-

Úrvinnsla gagna úr sjálfvirkum löggæslumyndavélum

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

ÁÆTLUN	14.000.000,-
RAUN	14.000.000,-

4.2. Sjálfvirkt hraðaeftirlit

Á árinu 2014 voru 18 stafrænar hraðamyndavélar í notkun. Fyrstu vélarnar voru teknar í notkun í júlí 2007 og höfðu því verið virkar í um 7 og hálf ár í árslok árið 2014. Hraðamyndavélar eru í umdæmi lögreglustjóranna á Vesturlandi, höfuðborgarsvæðinu, Suðurnesjum, Norðurlandi eystra, Austurlandi, Suðurlandi og Vestfjörðum. Brotin eru skráð hjá lögreglustjóranum á Snæfellsnesi samkvæmt ákvörðun ríkislögreglustjóra, fyrir utan tvær vélar sem staðsettar eru á höfuðborgarsvæðinu, og eru þau brot skráð hjá embætti lögreglustjórans á höfuðborgarsvæðinu. Lögreglustjórinn á Hvolsvelli annast sektargetir og sendir þær öikumönnum.

Á árinu 2014 voru virkar hraðamyndavélar þremur fleiri en árið áður en þær höfðu verið keyptar 2012 og 2013. Ein vélanna er notuð í dreifbýli en hinar tvær til löggæslu á höfuðborgarsvæðinu.

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, tvær í Hvalfjarðarsveit, þrjár í Héðinsfjarðargöngum, tvær í Bolungarvíkurgöngum og tvær á Kjalarnesi. Þá eru tvær til notkunar á höfuðborgarsvæðinu.

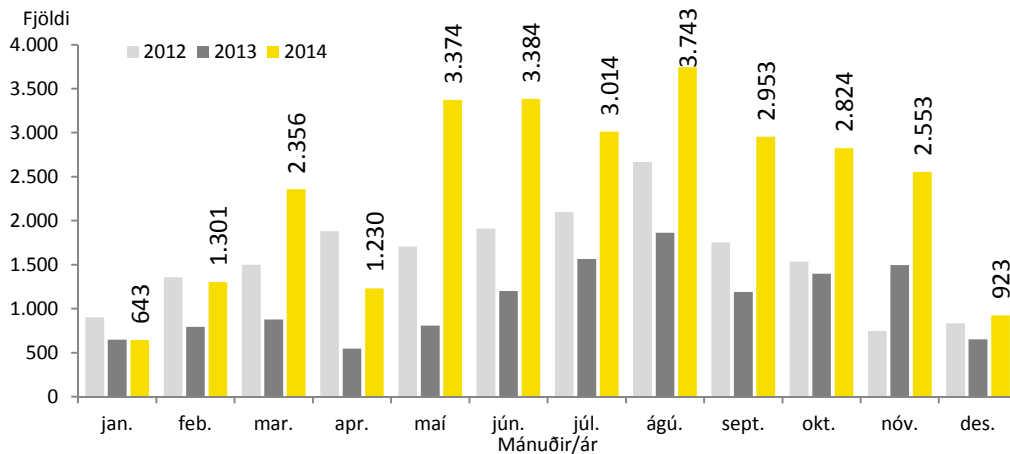
Skráð voru 28.298 brot á árinu 2014. Þetta eru yfir 100% fleiri brot en árið 2013. Brot skráð með stafrænum hraðamyndavélum hafa aldrei verið fleiri, en voru næst flest árið 2009 þegar þau voru rúmlega 23 þúsund. Að meðaltali voru 78 brot á dag árið 2014. Miklar sveiflur hafa verið á heildarfjölda brota en ýmsar ástæður geta verið fyrir því (sjá töflu 6).

Tafla 6. Fjöldi skráðra hraðakstursbrota með sjálfvirkum myndavélum

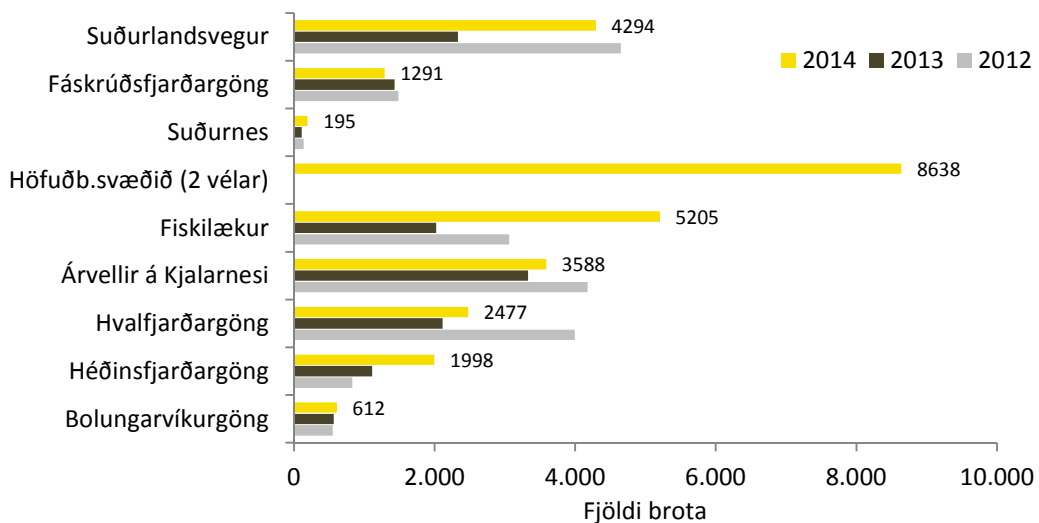
Ár	Fjöldi brota	Fjöldi brota á dag	Fjöldi hraðamyndavéla
2007	6.872	19	2
2008	16.385	44	9
2009	23.134	63	10
2010	22.322	61	10
2011	13.238	36	15
2012	18.887	52	15
2013	13.028	36	15
2014	28.298	78	18

Á mynd 8 sést dreifing brotanna á árunum 2012 til 2014 eftir mánuðum. Brotin eru tíðust í kringum sumarmánuðina, og voru yfir 3.000 á mánuði yfir tímabilið maí-ágúst og voru 48% brotanna skráð í þeim mánuðum. Fæst brot voru skráð í janúar.

Þegar borinn er saman fjöldi hraðakstursbrota eftir mánuðum árin 2013 og 2014 má sjá að brotin voru fleiri en árið á undan alla mánuðina nema í janúar. Mest hlutfallsleg fjölgun var á brotum í maí eða úr 809 brotum í 3.374, sem jafngildir 317% fjölgun.



Mynd 8. Fjöldi hraðakstursbrota sem stafrænar hraðamyndavélar skráðu árin 2012-2014, greindur eftir mánuðum



Mynd 9. Fjöldi hraðakstursbrota sem stafrænar hraðamyndavélar skráðu árin 2012-2014, greindur eftir vettvangi

Á mynd 9 sést fjöldi skráðra hraðakstursbrota, greindur eftir vettvangi, en fjallað verður nánar um hvern vettvang í viðauka III. Fjöldi brota var misjafn og ræðst það einkum af virkni véla og umferðarpunga.

Flest brotin voru skráð á vélunum á höfuðborgarsvæðinu, eða 8.638 og næstflest við Fiskilæk í Hvalfjarðarsveit, eða 5.205. Brotin voru 4.294 á Suðurlandsvegi og 3.588 á Kjalarnesi en skráð tilvik voru færri í Fáskrúðsfjarðargöngum, Hvalfjarðargöngum, Héðinsfjarðargöngum, Bolungarvíkurgöngum og á Suðurnesjum. Þannig voru 24 brot á dag skráð með vélum höfuðborgarsvæðisins en 1 brot á hverjum 2 dögum að meðaltali á Suðurnesjum, þar sem fæst brot voru skráð.

Þegar fjöldi brota á árinu 2014 er borinn saman eftir vettvangi við árið áður má sjá að brot eru fleiri á öllum svæðum, nema í Fáskrúðsfjarðargöngum. Mest fjölgun milli ára var við Fiskilæk í Hvalfjarðarsveit og á Suðurlandsvegi.

Vegagerðin sér um gerð og viðhald mælistaða fyrir sjálfvirkt hraðaeftirlit, en jafnframt rekstur vélanna. Hér á eftir er nánari sundurliðun hvað þetta varðar.

- Önnur hraðamyndavélanna á Kjalarnesi varð fyrir tjóni í lok árs 2013 sem rekja mátti til óveðurs og fór viðgerð fram árið 2014.
- Vegna fræsingar og malbikunar í Hvalfjarðargöngum haustið 2014 þurfti að endurnýja skynjara sem tengjast hraðamyndavélum.
- Hugbúnaður í norsku hraðamyndavélunum var uppfærður vorið 2014 og var úrvinnsluferfi lögreglu jafnframt uppfært.

Auk þess sem að ofan er nefnt sá Vegagerðin, eins og áður, um almennan rekstur myndavélanna. M.a. þurfti að endurnýja svokallaðar myndavélalínur við mælistaði og halda áfram vinnu við styrkingu myndavélakassa. Vegagerðin sér jafnframt um að senda búnaðinn til útlanda í kvörðun með reglulegu millibili, eftir því sem við á. Árið 2014 var greiddur kostnaður vegna kvörðunar á 10 hraðamyndavélum. Um leið og vélar eru kvarðaðar er viðhaldi þeirra sinnt.

Eins og greint var frá í síðustu tveimur ársskýrslum var, í samstarfi við Reykjavíkurborg, keypt ein hraðamyndavél af þýskri gerð árið 2012. Vélin passar í myndavélakassa sem eru til staðar við allmörg gatnamót í Reykjavík. Stofnkostnaður vegna kaupa á vélinni, nettengingar myndavélakassanna og fl. skiptist á milli Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar. Fyrri hluta árs 2014 tókst að koma þessari vél í gagnið. Samkvæmt minnisblaði sem undirritað var 2. apríl 2014 er kostnaður við viðgerðir og viðhald vélarinnar, þ.m.t. kvörðun, greiddur af fjármunum til umferðaröryggisáætlunar.

Eins og fram kom í ársskýrslu fyrir árið 2013 var lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu það ár veittur styrkur til að kaupa hraðamyndavél til notkunar í bíl. Kostnaður við rekstur þeirrar vélar er þó ekki greiddur af fjármunum til umferðaröryggisáætlunar.

ÁÆTLUN	30.000.000,-
RAUN	22.959.135,-

4.3. Áróður

Framleiðsla auglýsinga



Árið 2014 var lokið við framleiðslu á nýrri auglýsingu sem hafist var handa við árið áður. Herferðin hét Bara einn er einum of mikið og beindist gegn ölvunarakstri. Var herferðin gerð í samstarfi við Vínbúðina. Inntakið í auglýsingunni var rauðvínsglas sem fylgt var eftir í veislu, út í umferðina og inn á slysadeild þar sem það breytist í blóðpoka. Skilaboðin voru þau að einum af hverjum þremur Íslendingum þyki í lagi að aka bíl



eftir að hafa fengið sér einn áfengan drykk. Með þau skilaboð í huga var einnig útbúinn trékassi með þremur „notuðum“ rauðvínsglösum þar sem eitt þeirra var brotið. Var slíkur kassi sendur á stjórnendur 20 stærstu fyrirtækja landsins með þeirri ósk að stjórnendur fyrirtækjanna viðhefðu smá umræðu um málefnið þegar fögnuður væri á vegum fyrirtækjanna. Einnig fengu þeir fræðslufni á usb-lykli sem leit út eins og bíllykill.

ÁÆTLUN	3.500.000,-
RAUN	3.439.071,-

Birting auglýsinga

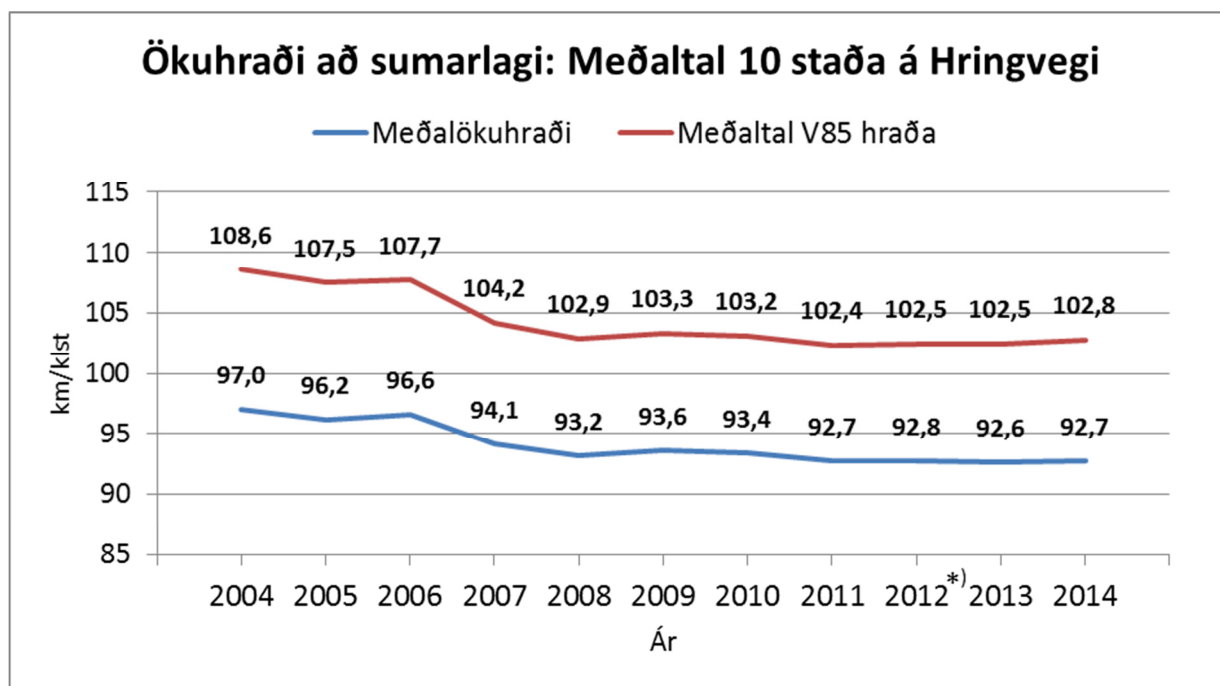


Ný auglýsing, Bara einn er einum of mikið, var sýnd í samstarfi við Vínbúðina. Lesa má um hana í greininni hér á undan. Einnig voru nokkrar eldri auglýsingar Umferðarstofu sýndar. Auglýsingin Notaðu bílbelti, sem var framleidd árið 2006, var birt í sjónvarpi. Sú auglýsing sýnir ungt fólk sem lendir í bílslysi þar sem þau stíga upp eitt af öðru sem englar, nema sá eini sem var í belt; beltið olli því að honum tókst ekki að stíga upp og lifir því slysið af. Höldum Fókus herferðin frá árinu 2013 var endurvakin og var í þetta sinn útbúin örstutt glefsa úr myndbandinu sem sýnd var í sjónvarpi til þess að minna á boðskapinn og síðuna holdumfokus.is þar sem herferðina sjálfa var að finna. Á árinu breyttust reglur um mynsturdýpt hjólbarða og voru af því tilefni auglýstar nýjar kröfur ásamt því að minna fólk á mikilvægi þess að hafa hjólbarðana og mynstrið í lagi. Einnig var sýnd auglýsingin 30 km sem minnir á hámarkshraða í íbúðahverfum (30 km/klst).

ÁÆTLUN	16.500.000,-
RAUN	14.842.998,-

Árangur aðgerða gegn hraðakstri

Á mynd 10 eru upplýsingar um þróun umferðarhraða að sumarlagi á 10 stöðum á Hringveginum, á tímabilinu 2004-2014, 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.

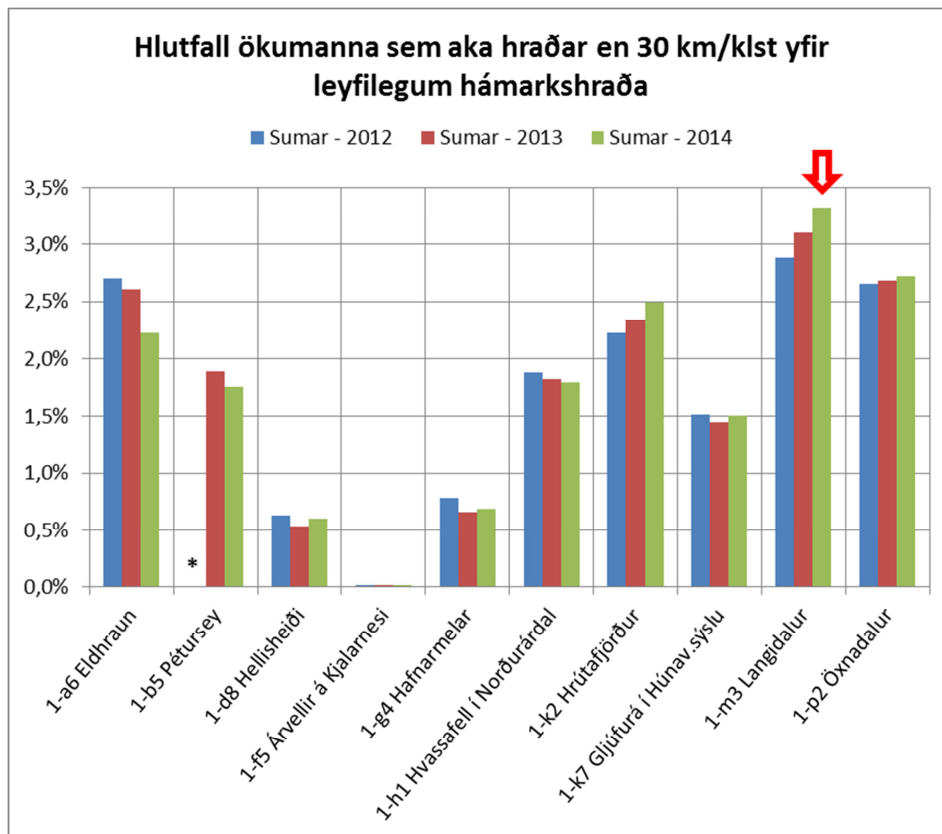


Mynd 10. Meðaltal ökuhraða að sumarlagi á 10 stöðum á Hringvegi 2004 – 2014. *) Vegna bilunar í umferðargreini þurfti að sleppa mælistað við Pétursey árið 2012.

Meðalökuhraði á 10 stöðum á Hringvegi sumarið 2014 var 92,7 km/klst og er það hækkun um 0,1 km/klst frá sumrinu áður. Meðaltal v_{85} hraða (v_{85} er sá hraði sem 15% ökumanna fara yfir) var 102,8 km/klst og hafði hækkað um 0,3 km/klst frá fyrra ári.

Þegar breytingar á meðalhraða að sumarlagi frá fyrra ári voru skoðaðar kom í ljós að meðalhraðinn hækkaði um 0,6 km/klst við Gljúfurá í Húnavatnssýslu og um 0,5 km/klst í Langadal og í Öxnadal. Meðalhraðinn hækkaði um 0,2 km/klst í Hrútafirði og um 0,1 km/klst á Hafnarmelum en stóð í stað við Pétursey. Meðalhraðinn lækkaði hins vegar um 0,6 km/klst við Árvelli á Kjalarnesi og um 0,4 km/klst í Eldhrauni. Meðalhraðinn lækkaði um 0,2 km/klst við Hvassafell í Norðurárdal og um 0,1 km/klst á Hellisheiði. Ofangreindar hraðatölur gilda fyrir umferð í frjálssu flæði, en það þýðir að bil milli ökutækja og umferðarmagn er með því móti að reiknað er með að hver ökumaður velji sinn ökuhraða.

Á mynd 11 er sýnt hvernig það hlutfall ökumanna sem aka hraðar en 30 km/klst yfir leyfilegum hámarkshraða breytist á völdum mælistöðum á tímabilinu 2012-2014. Sumarið 2014 var þetta hlutfall, þriðja árið í röð, hæst á Hringvegi í Langadal, þar sem það var 3,32%.



Mynd 11. Hlutfall ökumanna á Hringvegi sem aka hraðar en 30 km/klst yfir leyfilegum hámarkshraða.
*) Mælistað við Pétursey er sleppt árið 2012.

Ölvunarakstur: Staðan í dag

Árið 2014 lést enginn af völdum ölvunar- eða fíkniefnaaksturs en hins vegar slösuðust 14 manns alvarlega vegna ölvunar eða notkunar fíkniefna við akstur. Upplýsingar um afleiðingar ölvunar- og fíkniefnaaksturs fyrri ára má sjá í töflunni hér að neðan.

Tafla 7. 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
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%
2014	0	4	0%	14	177	8%
Meðaltal	2,0	9,6	21%	11,6	170,0	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 ökumönnum hvort ekið væri undir áhrifum ávana- og/eða fíkniefna. Prófið felur í sér að munnvatn eða sviti er tekið af ökumanni til að sjá hvort hann er undir áhrifum. Ef prófið bendir til þess að grunur sé á rökum reistur er blóð tekið til rannsóknar.

4.4. Samskiptavefir og nýir miðlar

Árið 2014 var talsverð áhersla lögð á öryggi barna. Ráðist var í endurskrift á umferðarleiknum sem finna má inni á www.umferd.is. Nauðsynlegt reyndist að endurskrifa hann þar sem hann virkaði ekki í farsímum og spjaldtölvum en börnin nálgast netið æ meira í gegnum slík tæki. Einnig var hafist handa við að endurhanna vefsvæðið www.umferd.is þar sem börn, kennarar og foreldrar geta nálgast námsefni, fræðsluefni, leiki, bækur og fleira sem tengist umferð og umferðaröryggi.



ÁÆTLUN	3.500.000,-
RAUN	5.244.231,-

4.5. Fræðsla í skólum

Fræðsla í grunnskólum

Skólaárið 2013-2014 var níunda starfsár Grundaskóla sem móðurskóla í umferðarfræðslu. Hefur umferðarfræðsla í skólum á landsvísu tekið miklum stakkaskiptum á þessum tíma. Í upphafi var vart hægt að finna þann skóla á landinu sem sinnti umferðarfræðslu en síðustu ár hafa verið yfir 100 skólar með umferðarfræðslu í sinni skólanámskrá.

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

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

Áhersla var lögð á vefinn [umferd.is](http://www.umferd.is) og það námsefni sem þar er að finna en einnig, líkt og síðustu ár, var lögð áhersla á úthringingar í skóla. Var það gert í margþættum tilgangi; til þess að athuga stöðuna á umferðarfræðslunni, til þess að minna á umferðarfræðsluna og að lokum til þess að aðstoða skóla við að sinna fræðslunni. Nánar má sjá um starf Grundaskóla og útlistun á verkefnum í Viðauka VII.

Tafla 8. Slyss á börnum 2010-2014

	Látin	Alvarlega slösuð	Lítið slösuð	Samtals
2010	0	22	95	117
2011	2	13	110	125
2012	0	10	78	88
2013	2	19	90	111
2014	0	20	86	106
Meðaltal	0,8	17	92	109

ÁÆTLUN	7.000.000,-
RAUN	6.000.000,-

Fræðsla í framhaldsskólum

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



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

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

Engin ný mynd var framleidd árið 2014 og kom því ekki til kostnaðar á þessum lið þetta árið.

ÁÆTLUN	500.000,-
RAUN	0,-

4.6. Fræðsla til erlendra ökumanna

Árið 2013 var framleidd ný mynd ætluð erlendum ferðamönnum þar sem fjallað er um aðstæður á íslenskum vegum og það sem er sérstakt og óvenjulegt við íslenska vegakerfið. Myndina má sjá á síðunni www.drive.is. Árið 2014 var sett fjármagn í það verkefni að auglýsa myndina á netinu og var þeirri markaðssetningu beint til þeirra sem voru að kynna sér landið og þeirra sem skoðuðu ferðaskrifstofur, bílaleigur o.þ.h. sem gefur til kynna að viðkomandi sé á leiðinni til Íslands.



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.

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 9. Slasaðir erlendir ríkisborgarar

	Láttnir	Alvarlega slasaðir	Lítið slasaðir	Samtals
2010	1	32	118	151
2011	1	17	182	200
2012	1	23	169	193
2013	2	27	181	210
2014	1	32	198	231
Meðaltal	1,2	26	170	197

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 10. Slysa á erlendum ríkisborgurum samanborið við fjölda ferðamanna og fjölda innflytjenda

	Slasaðir erlendir ríkisborgarar samtals	Slysa með meiðslum sem erlendir ökumenn eiga aðild að	Fjöldi ferðamanna (þúsund)	Slasaðir á hverja 100.000 ferðamenn	Fjöldi innflytjenda (1. jan)	Slasaðir á hverja 1000 innflytjendur
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	210	152	807	26	25.923	8,1
2014	231	175	998	23	27.445	8,4
Meðaltal	197	144	707	28	26.135	7,5

ÁÆTLUN	3.500.000,-
RAUN	3.264.804,-

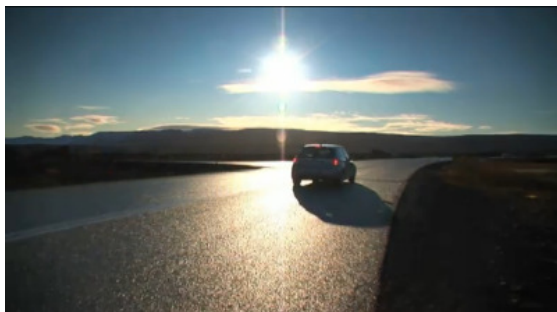
4.7. Framleiðsla og birting fræðsluefnis

Framleiðsla fræðslumynda

Engar nýjar fræðslumyndir voru framleiddar árið 2014. Aðeins kom til kostnaðar vegna mynd- og hljóðvinnslu á eldri fræðslumyndum.

ÁÆTLUN	1.000.000,-
RAUN	130.821,-

Birting fræðslumynda Umferðarstofu í sjónvarpi



Árið 2014 var fimmta árið í röð sem farið var í virkt samstarf við sjónvarpsstöðvarnar RÚV, Stöð 2 og Skjáinn um birtingu fræðslumynda Samgöngustofu gegn gjaldi. Var þá sjónvarpsstöðvunum greidd ein upphæð fyrir árið og þeim svo falið að nota fræðslumyndir Samgöngustofu 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	6.000.000,-
RAUN	5.900.000,-

4.8. Önnur verkefni

Endurskinsvesti fyrir leikskóla

Samgöngustofa tók þátt í verkefni sem Landsbjörg og Dynjandi ehf. stóðu fyrir þar sem um 10.000 endurskinsvestum var dreift á leikskóla landsins. Nýtast þau vesti við vettvangsferðir 4-5 ára barna allt árið um kring. Verkefnið var einnig fjármagnað af fjölda fyrirtækja.

Umferðarsáttmálinn

Samgöngustofa tók þátt í kostnaði við hönnun, prentun og dreifingu á umferðarsáttmálanum auk kostnaðar við kynningarfund vegna hans.

Minningardagur um fórnarlömb umferðarslysa

Samgöngustofa tók þátt í kostnaði við veggspjöld og annað kynningarefni vegna minningardags um fórnarlömb umferðarslysa.

ÁÆTLUN	1.000.000,-
RAUN	774.064,-

5. Aðgerðir og verkefni á árinu 2014: Vegakerfi

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

Á árinu 2014 var unnið að lagfæringum á 47 stöðum skv. samþykktum verkefnalistum. Vegrið voru sett upp eða lengd á 19 stöðum. Einn af stöðunum var á Djúpvegi um Kamsnes í Ísafjarðardjúpi en þar var vegur breikkaður og víravegrið sett upp á 1500 metra kafla. Á Hringvegi á Mývatnsöræfum var sett vegrið beggja vegna vegar á um 500 m kafla þar sem djúpar hraungjótur eru sitt hvorum megin vegar. Á 6 stöðum var unnið að lagfæringum á öryggissvæði vegar, m.a. með breikkun axla, lagfæringu vegfláa og lengingu ræsa. Þar má sérstaklega nefna umfangsmiklar aðgerðir á Hringvegi í Langadal, sem farið er í á grundvelli niðurstaðna umferðaröryggisúttektar sem fram fór haustið 2013, en um fyrsta áfanga er að ræða. Unnið var að því að bæta öryggi gangandi vegfarenda á 6 stöðum. Sem dæmi má nefna að á Norðfjarðarvegi (Fagradalsbraut) við vegamót Tjarnarbrautar á Egilsstöðum var vegur breikkaður og gerð hellulögð miðeyja með gangbraut. Einnig voru sett gangbrautarljós á Hafnarfjarðarveg (Fjarðarhraun) móts við Helluhraun í Hafnarfirði en þar er fjölfarin gönguleið. Kostnaður við ljósin skiptist til helminga milli Vegagerðarinnar og sveitarfélagsins.

Unnið var að bættu öryggi á 5 vegamótum. Sérstaklega skal nefna umfangsmiklar lagfæringar, m.a. stefnugreiningu, á vegamótum Þingvallavegar og Haksvegar en sá vegur liggur að gestastofu Þingvalla og eiga því margir erlendir ferðamenn leið um vegamótin. Einnig var lokið við lagfæringar sem hófust árið 2013 á vegamótum Hringvegar og Borgarfjarðarbrautar, sunnan Borgarfjarðarbrúar, en vegamótin voru m.a. stefnugreind og lýst upp. Á vegamótum Hringvegar og Hvalfjarðarvegar, í grennd við Laxá, var framhjálaup lengt og útbúin sérstök hægri beygju rein („finnskur kíl“). Hraðaviðvörðunarljós voru sett upp á 5 stöðum. Merkingar voru bættar á þremur stöðum. Unnið var að færslu og endurbótum á frágangri vegriða á tveimur stöðum og aðvörðunarljós var sett upp við eina einbreiða brú, Jökulsá á Sólheimasandi, en hún er fyrsta einbreiða brúin á Hringveginum þegar ekið er til austurs.



Á vegum þjónustustöðva Vegagerðarinnar á landsbyggðinni var jafnframt unnið að ýmsum lagfæringum á umhverfi vega. Þar má nefna grjóthreinsun vegsvæðis meðfram Hringvegi, Snæfellsnesvegi, Djúpvegi, Norðausturvegi, og Drangsnisvegi. Einnig má nefna hreinsun trjágróðurs meðfram Hringvegi og Norðausturvegi 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. Unnið var að lagfæringum öryggissvæðis með því að lengja ræsi og laga fláa á mörgum stöðum. Það á við um Hringveg norðan Reykjabrautar, Hringveg um Jökuldal, Biskupstungnabraut á móts við Laugarbakka, Stykkishólmsveg, Vestfjarðaveg um Svínadal og Siglufjarðarveg milli Hringvegar og vegar að Flugumýri. Á Hringvegi um Jökuldal og í Hamarsfirði sem og á Suðurfjarðavegi, sunnan Fáskrúðsfjarðar, var unnið að lagfæringum á öryggissvæði með því að færa skurð fjær vegi, fylla í skurð eða jafna skurðbakka. Síðast en ekki síst voru fláar við tengingar lagaðir á nokkrum stöðum.

Nákvæmt yfirlit yfir þau verkefni sem unnið var að undir þessum lið árið 2014 má sjá í viðauka 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.

Uppsetningu miðjuvegriðs á Reykjanesbraut milli Hafnarfjarðar og Keflavíkur var haldið áfram. Nánar til tekið var vegrið sett upp á rúmlega 3 km kafla austan við Kúagerði, sem tengist núverandi víravegriði við Kúagerði, og á um 6 km kafla vestan við Kúagerði. Miðjuvegrið var sett upp á milli akstursstefna á Hringvegi sunnan Rauðavatns en undirbúningur verksins hófst árið 2013. Þarna hafa ökumenn sem taka U-beygju skapað hættu. Haldið var áfram breytingum á vegamótum Reykjanesbrautar og Aðalgötu annars vegar og vegamótum Reykjanesbrautar og Keflavíkurvegar hins vegar sem gengu út á að breikka vegamótin svo hægt væri að útbúa vinstri beygju vasa með yfirborðsmerkingum. Vinstribeygjuvasar voru málaðir á báðum stöðum.

Á Hringvegi við brú yfir Úlfarsá (Korpu) var unnið að lagfæringum á vegriðum. Á 10 stöðum á höfuðborgarsvæðinu var niðurgrofnum vegriðsendum skipt út fyrir eftirgefana enda. Á nokkrum staðanna þurfti jafnframt að lengja vegriðið.

Fjármagn til þessara verkefna, sem eru utan umferðaröryggisáætlunar, kom af úthlutun til nýbygginga en almennt eru öryggisaðgerðir fjármagnaðar með viðhaldsfé.

ÁÆTLUN	223.000.000,-
RAUN	236.239.738,-

5.2. Hvíldarsvæði við Þjóðvegi og undirgöng fyrir búfé

Sett var búfjarræsi undir Hringveg við Kross í Berufirði en efnið hafði verið keypt árið 2013. Einnig var sett búfjarræsi undir Laugarvatnsveg á mótis við Hjálmsstaði en efnið hafði líka verið keypt 2013 í því tilviki. Sjá nánar í viðauka VI.

ÁÆTLUN	10.000.000,-
RAUN	8.861.937,-



5.3. Ýmis verkefni

Umferðaröryggisúttekt á vegum

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



Árið 2014 gerði Vegagerðin umferðaröryggisúttekt á Hringvegi milli Akrafjallsvegur (við Innrihólm) og Hafnarvegur í Hvalfjarðarsveit, á Hringvegi milli Hvítárvallavegar og Borgarfjarðarbrautar, á Hringvegi milli Gjúfurár í Húnavatnssýslu og Svínvetningabrautar í grennd við Blönduós og á Hringvegi milli Skagafjarðarvegur og Kjálkavegar í Skagafirði. Einnig var unnið að umferðaröryggisúttekt á Þingvallavegi, milli Skeggjastaða og Hringvegur, og á Akrafjallsvegi. Jafnframt var unnið að skýrslum um umferðaröryggisúttektir sem fram fóru árið 2013.

Kostnaður Vegagerðarinnar vegna þessa liðar árið 2014 var kr. 5.624.996

Umsjón öryggisaðgerða á vegum

Vinna við umsjón öryggisaðgerða á vegum er greidd af umferðaröryggisáætlun. Kostnaður Vegagerðarinnar vegna þessa árið 2014 var kr. 3.455.247

Gerð leiðbeininga um gönguþveranir.

Vegagerðin vann að gerð leiðbeininga um gönguþveranir í samstarfi við verkfræðistofuna Mannvit. Sjá nánar á slóðinni:

[http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Leidbeiningar_gangbrautir/\\$file/2015-01-13_Leidbeiningar_gangbrautir.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Leidbeiningar_gangbrautir/$file/2015-01-13_Leidbeiningar_gangbrautir.pdf)

Hluti kostnaðar við verkið árið 2014, kr. 1.327.106, var greiddur af umferðaröryggisáætlun.

ÁÆTLUN	15.000.000,-
RAUN	10.407.349,-

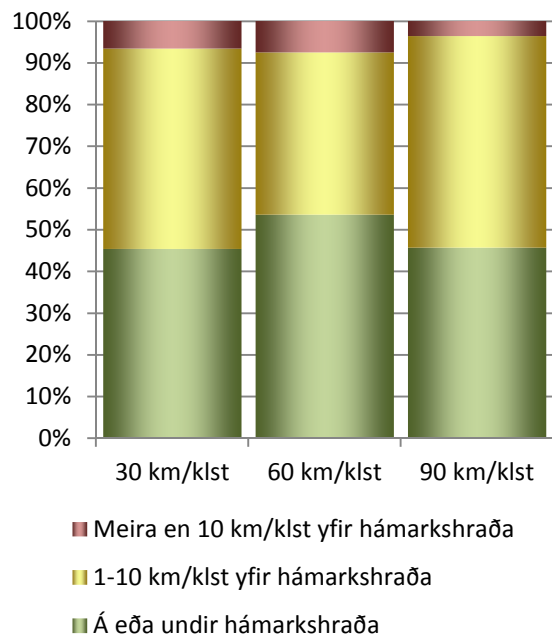
6. Aðgerðir og verkefni á árinu 2014: Stefnumótun, rannsóknir og löggjöf

6.1. Könnun á aksturshegðun almennings

Í desember 2014 framkvæmdi Capacent Gallup 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 1484 manns, 18 ára og eldri og var svarhlutfallið 64,8%. Sjötta 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 sex árum og virðist sú breyting hafa einhver áhrif. Sérfræðingar telja þó að líklegra sé að spurningum sé heiðarlegar svarað á netinu og að fólk sé líklegra til þess að segja ósatt í könnunum til þess að fegra sjálft sig þegar átt er í samskiptum við aðra manneskju (í gegnum síma).

Um helmingur Íslendinga heldur sig innan hámarkshraða og innan við 10% Íslendinga aka hraðar en 10 km/klst yfir hámarkshraða. Heilt yfir má segja að þróunin í ökuhraða sé jákvæð. Fleiri aka á hámarkshraða og færri aka hraðar en 10 km/klst yfir hámarkshraða árið 2014 en flest síðustu árin. Þessu þarf þó að taka með þeim fyrirvara að þetta er byggt á svörum einstaklinganna sjálfra en ekki athugunum á vegum úti.



Mynd 12: Sagður almennur ökuhraði við hámarkshraða 30, 60 og 90 km/klst 2014

Tafla 11: Sagður almennur ökuhraði m.v. hámarkshraða

Hámarkshraði	Ökuhraði	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
30 km/klst	≤30 km/klst	46,8%	46,6%	40,0%	43,0%	43,7%	44,3%	46,0%	45,4%
	31-40 km/klst	42,7%	44,7%	51,4%	46,3%	47,7%	45,1%	46,5%	48,1%
	>40 km/klst	10,5%	8,7%	8,6%	10,7%	8,7%	10,5%	7,5%	6,6%
60 km/klst	≤60 km/klst	49,8%	47,4%	43,5%	47,6%	49,7%	49,1%	51,7%	53,6%
	61-70 km/klst	43,3%	44,0%	47,6%	45,0%	42,3%	43,4%	39,5%	38,9%
	>70 km/klst	6,9%	8,6%	8,9%	7,4%	8,1%	7,4%	8,8%	7,5%
90 km/klst	≤90 km/klst	42,1%	38,6%	35,0%	41,8%	44,0%	41,6%	44,0%	45,7%
	91-100 km/klst	52,7%	56,4%	60,2%	52,9%	52,0%	54,6%	50,7%	50,7%
	>100 km/klst	5,2%	5,0%	4,8%	5,3%	4,0%	3,8%	5,2%	3,6%

76% ökumanna telja hegðun annarra vegfarenda valda sér truflun eða álagi við akstur. Er þá helst talað um skort á notkun stefnuljosa en einnig er áberandi almennt tillitsleysi sem og of

hægur akstur. Truflun vegna farsímanotkunar ökumanna eykst mikið á milli ára og hefur hegðun hjólreiðamanna einnig valdið aukinni truflun undanfarin ár.

Fjöldi þeirra sem segjast aldrei tala í símann undir stýri hefur farið vaxandi síðustu ár og hefur þannig aukist úr 15,9% árið 2009 í 26,4% árið 2014. Hins vegar eykst notkun símtækja til annarra nota (netnotkun, smáskilaboð) talsvert á milli ára. Þannig sögðust 75,8% aldrei nota síma undir stýri til annars en að tala í hann árið 2013 en sú tala er komin niður í 65,8% árið 2014.

Ökumenn innanbæjar hafa síðustu ár sagst í 75-78% tilfella aldrei aka án öryggisbeltis og hefur þessi tala lítið breyst síðustu ár, e.t.v. hækkað örlítið síðustu tvö ár. Ökumenn utanbæjar segjast árið 2014 hins vegar í 94,5% tilfella aldrei aka án öryggisbeltis og hefur þessi tala hækkað jafnt og þétt úr 91,1% árið 2011. Um 85% segjast aldrei vera farþegar í framsæti án beltis. Um 65% aðspurðra segjast hins vegar alltaf spenna beltin í aftursæti sem er talsvert frá því sem best var (73% árið 2010).



Tæplega fjórðungur Íslendinga á það til að aka eftir að hafa fengið sér einn drykk (oft, stundum eða sjaldan). Er það talsverð bæting frá árinu 2012 þegar um þriðjungur Íslendinga virtist stunda sömu hegðun.

Hjólreiðar virðast vera á undanhaldi ef marka má þessa könnun. Árið 2014 sögðust 4,2% hjóla daglega yfir sumartímann en árið 2012 sögðust 6,6% hjóla daglega yfir sumartímann. Yfir vetrartímann hefur þetta hlutfall farið úr 1,3% í 0,9%. Að sama skapi sögðust 47,8% aldrei hjóla yfir sumartímann árið 2014 en 41,0% sagðist aldrei hjóla yfir sumartímann árið 2012. Yfir vetrartímann hefur þetta hlutfall farið úr 78,9% árið 2012 í 80,4% árið 2014. Þess ber að geta að þessi niðurstaða um minnkun hjólreiða er ekki í samræmi við ferðavenjukönnun sem Reykjavíkurborg og Vegagerðin létu gera haustið 2014. Hjálmanotkun virðist vera að aukast aðeins. Þannig segjast 56,6% svarenda alltaf nota hjálm á reiðhjóli árið 2014 m.v. 52,2% árið 2013. Aðeins voru þeir spurðir sem sögðust einhvern tíma hjóla.

ÁÆTLUN	2.500.000,-
RAUN	2.380.986,-

7. Verkefni án sérstakrar fjárveitingar

7.1. Alþjóðlegt samstarf

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

Vegagerðin og Samgöngustofa taka virkan þátt í þeirri nefnd NVF sem fjallar um umferðaröryggi en NVF er norrænn samstarfsvettvangur á sviði vegamála. Á tímabilinu 2012-2016 er m.a. starfandi undirnefnd innan umferðaröryggisnefndarinnar sem fjallar um umferðaröryggisáætlanir í löndunum. Árið 2014 sótti fulltrúi Vegagerðarinnar einn formanna- og ritarafund í tengslum við þetta samstarf en fundurinn var haldinn í Noregi. Annar fulltrúi Vegagerðarinnar sótti fund í undirnefnd um „sjálfskýrandi vegi“ (e. self-explaining roads).

Ársfundur í umferðaröryggisnefnd NVF var haldinn í Reykjavík í byrjun júní árið 2014 og í kjölfarið var opin ráðstefna um umferðaröryggismál. Ráðstefnan var mjög vel sótt en þátttakendur voru 132. Umfjöllunarefni voru: Slysagögn, óvarðir vegfarendur, umferðaröryggisáætlanir, umferðaröryggisúttektir, málefni er snerta umferðarhraða, áhrif þreytu á umferðaröryggi, umferðaröryggi eldri vegfarenda og fl. Sjá nánar á heimasíðunni:



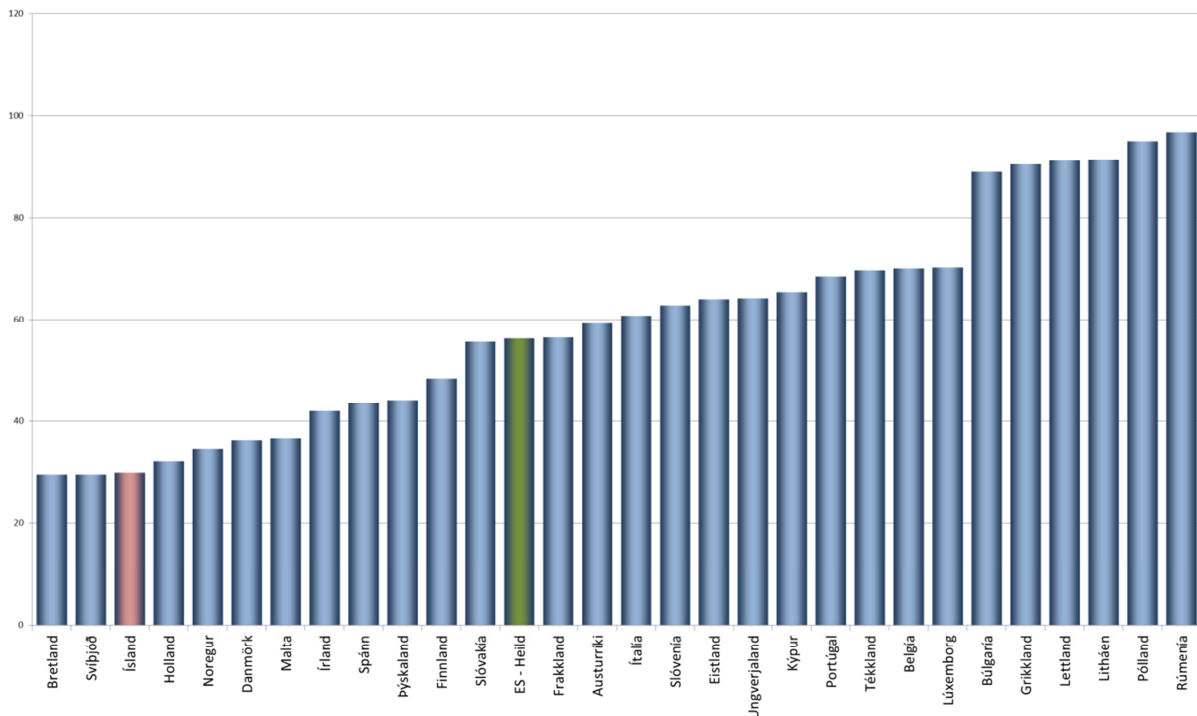
<http://www.nvnorden.org/hemsida/utvalg/nordiskt-trafiksakerhets-forum/>

Vegagerðin tekur einnig virkan þátt í starfi vinnuhóps um umferðaröryggi sem starfar á vegum CEDR, en CEDR stendur fyrir Samtök vegamálastjóra í Evrópu. Árið 2014 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 vegamannvirkja og jafnframt er fylgst með því sem efst er á baugi í umferðaröryggismálum í löndunum.

Árið 2014 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. Efst á baugi í þessum hóp núna, fyrir utan árlegar gagnaviðbætur í CARE grunninn, er samræming á skilgreiningum á alvarlega slösuðum. Fengist hefur sú niðurstaða að allir skulu miða við að gildi 3 og hærra á MAIS skalanum (maximum abbreviated injury scale) teljist alvarleg meiðsli.

Fjöldi látinna á hverja milljón íbúa

Meðaltal árána 2010-2014



Mynd 12: Fjöldi látinna í umferðinni á hverja milljón íbúa í Evrópu 2010-2014. Fengið úr CARE gagnagrunninum.



RÍKISLÖGREGLUSTJÓRINN

Stjórnsýslusvið Ríkislögreglustjóra

Viðauki I. Eftirlit með hraðakstri

Eftirlit framkvæmt í maí til september 2014

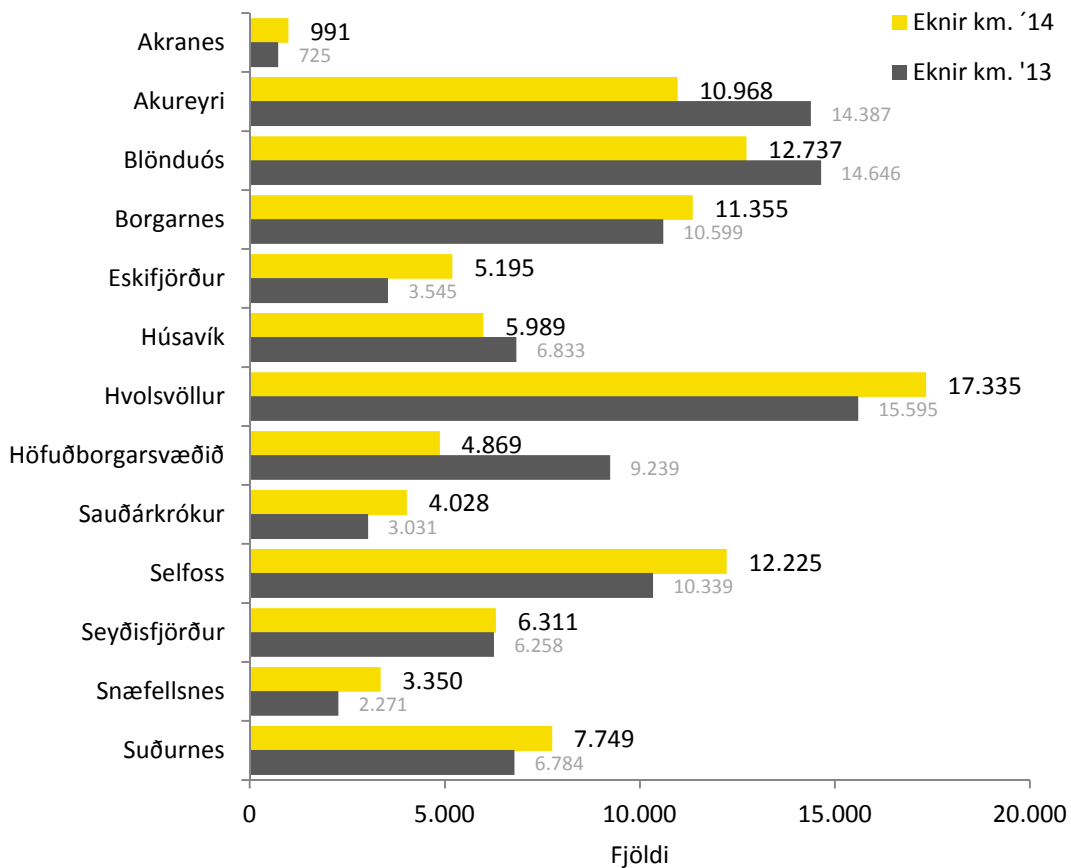


Niðurstöður úr hraðaefirliti - samantekt

Sumarið 2014 var framkvæmt sérstakt hraðaefirlit í maí til september en alls voru það 13 embætti sem framkvæmdu eftirlitið. Á því tímabili voru vinnustundir vegna eftirlitsins 3.448 klukkustundir og eknir voru 103.102 km. Fjöldi hraðakstursbrota var 1.793 en heildarfjöldi brota var 1.899 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, víttaverður akstur og réttindaleyfi.

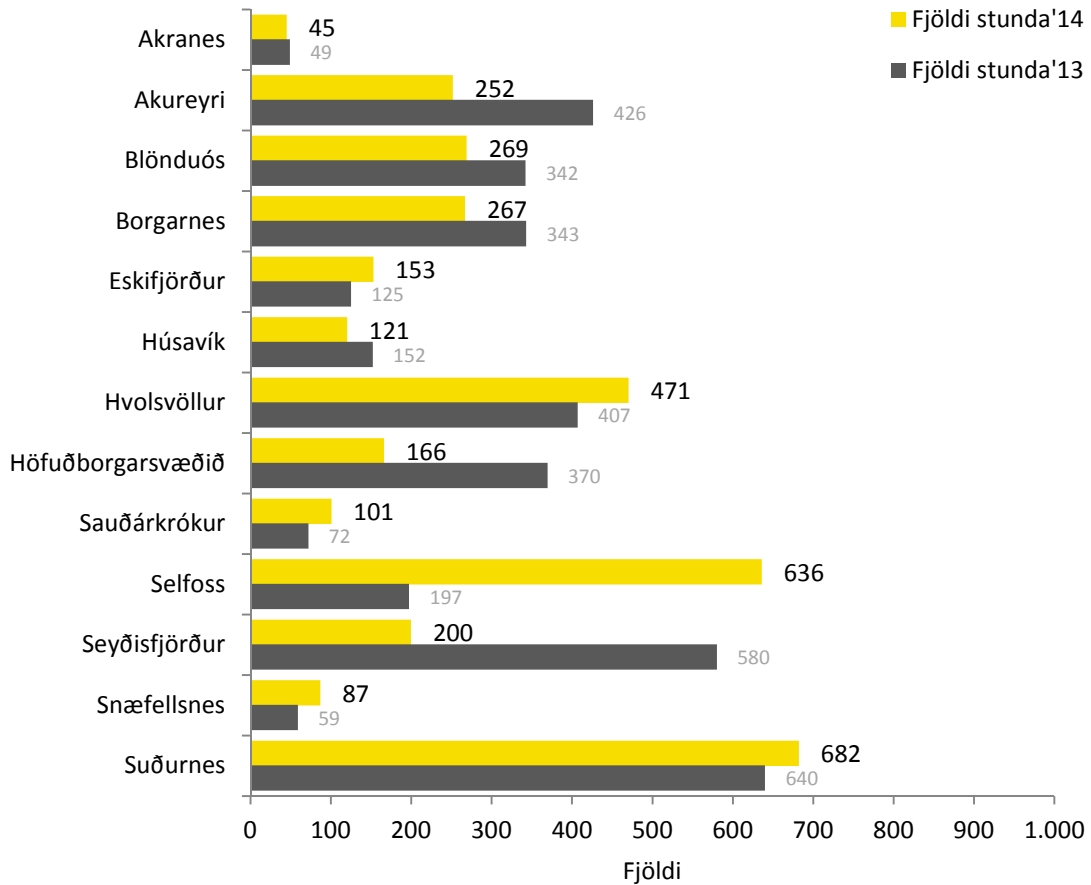
Eknir kílómetrar og vinnustundir

Lögreglan á Hvolsvelli ók mest á meðan á eftirlitinu stóð eða 17.335 km. Þar á eftir var lögreglan á Blönduósi með 12.737 km. akstur og lögreglan í Selfossi ók 12.225 km. Minnstur var aksturinn hjá lögreglunni á Akranesi eða 991 km (mynd 1). Á árinu 2014 voru eknir 103.102 km. en á árinu 2013 voru þeir 104.252, þetta jafngildir um 1% minnkun í akstri milli ára.



Mynd 1. Fjöldi ekinna kílómetra vegna hraðaefirlits árin 2013 og 2014.

Í heildina var eftirlitinu sinnt í 3.448 klukkustundir. Lögreglan á Suðurnesjum eyddi flestum vinnustundum í eftirlitið eða 682 en þar á eftir var það lögreglan á Selfossi með 636 vinnustundir. Lögreglan á Akranesi eyddi minnstum tíma í eftirlitið eða 45 vinnustundum og lögreglan á Snæfellsnesi 87 (mynd 2). Heildarfjöldi vinnustunda minnkaði um 8% frá árinu 2013 til ársins 2014.



Mynd 2. Fjöldi vinnustunda lögreglu vegna hraðæftirlits árin 2013 og 2014.

Kostnaður

Upplýsingar um kostnað hraðaefirlitsins árið 2014 koma fram í töflu 1. Heildarkostnaður nam 31.429.624 kr. en kostnaður vegna aksturs og vinnu var misjafn eftir embættum. Hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu var hlutfall aksturs af heildarkostnaði hæstur eða um 54% og um 50% á Húsavík. Mestur kostnaður vegna vinnu var hjá lögreglunni á Suðurnesjum eða um 77%, þar næst hjá lögreglunni á Selfossi eða um 71%.

Tafla. 1. Sundurliðun á kostnaði vegna hraðaefirlits, greint eftir embættum.

Embætti	Eknir Km	Kostnaður v/akstur	Vinnustundir	Kostnaður v/vinnu	Reikningur Samtals
Akranes	991	115.947	45,00	251.910	367.857
Akureyri	10.968	1.278.768	251,90	1.410.136	2.688.904
Blönduós	12.737	1.494.138	269,00	1.505.862	3.000.000
Borgarnes	11.355	1.005.334	267,00	1.494.666	2.500.000
Eskifjörður	5.195	577.293	153,00	856.494	1.433.787
Húsavík	5.989	682.746	120,50	674.559	1.357.305
Hvolsvöllur	17.335	1.565.740	470,50	2.633.859	4.199.599
Höfuðborgarsvæðið	4.869	1.070.732	166,00	929.268	2.000.000
Sauðárkrókur	4.028	459.192	101,00	565.398	1.024.590
Selfoss	12.225	1.430.325	636,00	3.560.328	4.990.653
Seyðisfjörður	6.311	883.540	199,50	1.116.801	2.000.341
Snæfellsnes	3.350	386.550	87,00	487.026	873.576
Suðurnes	7.749	1.175.176	682,00	3.817.836	4.993.012
	103.102	12.125.481	3.448,40	19.304.143	31.429.624

Fjöldi brota og meðalhraði

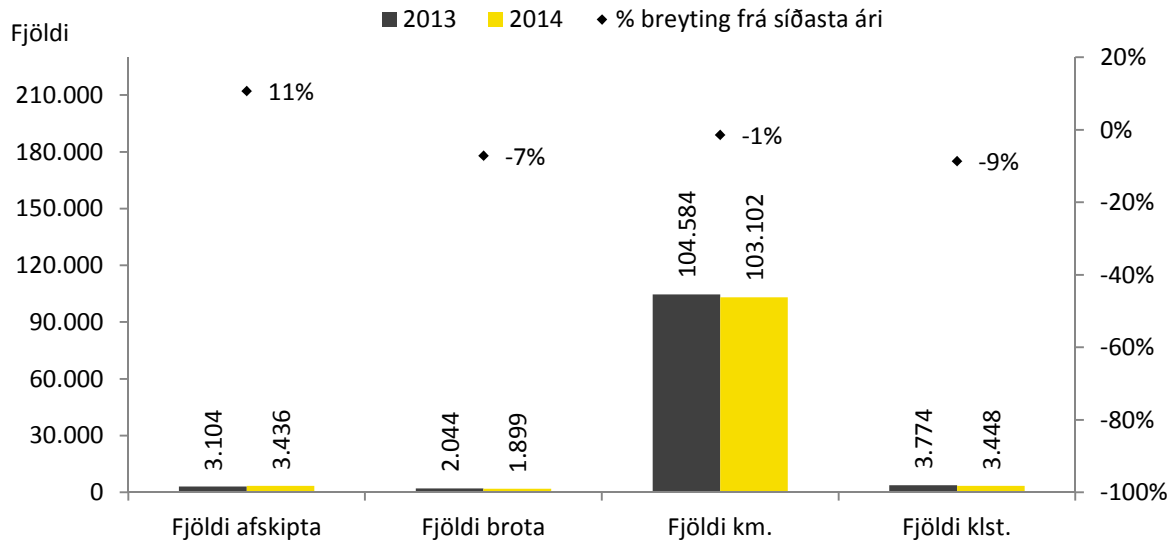
Í töflu 2 má sjá hlutfall hvers embættis af heildarfjölda brota í nokkrum brotaflokkum. Þar má sjá að hlutfallslega voru flest hraðakstursbrot skráð hjá lögreglunni á Suðurnesjum (21,4%) en næstflest hjá lögreglunni á Hvolsvelli (19,5%). Af þeim tilvikum þar sem ökuskírteini var ekki meðferðis voru flest skráð hjá lögreglunni á Suðurnesjum (41,7%). Jafnmörg tilvik um ölvunarakstur voru skráð hjá embætti Selfoss, Borgarness og Eskifjarðar (33,3%). Notkun bílbelta var helst ábótavant í umdæmi lögreglunnar á Suðurnesjum (62,5%) og þar voru brot sem falla undir flokkinn „önnur brot“ einnig hlutfallslega flest (49,1%) en þar undir falla m.a. brot er varða réttindaleysi, vanrækslu á skoðun og svo framvegis.

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

	Of hraður akstur	Bílbelti ekki notað	Ökuskírteini ekki meðferðis	Ölvun við akstur	Önnur brot
Akranes	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Akureyri	5,5	0,0	0,0	0,0	1,9
Blönduós	7,4	0,0	8,3	0,0	3,8
Borgarnes	6,7	0,0	8,3	33,3	5,7
Eskifjörður	6,9	0,0	0,0	33,3	0,9
Húsavík	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Hvolsvöllur	19,5	12,5	8,3	0,0	5,7
Höfuðborgarsvæðið	0,6	0,0	0,0	0,0	8,5
Sauðárkrúkur	9,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Selfoss	9,5	25,0	25,0	33,3	18,9
Seyðisfjörður	9,9	0,0	8,3	0,0	4,7
Snæfellsnes	2,1	0,0	0,0	0,0	0,9
Suðurnes	21,4	62,5	41,7	0,0	49,1
Alls	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

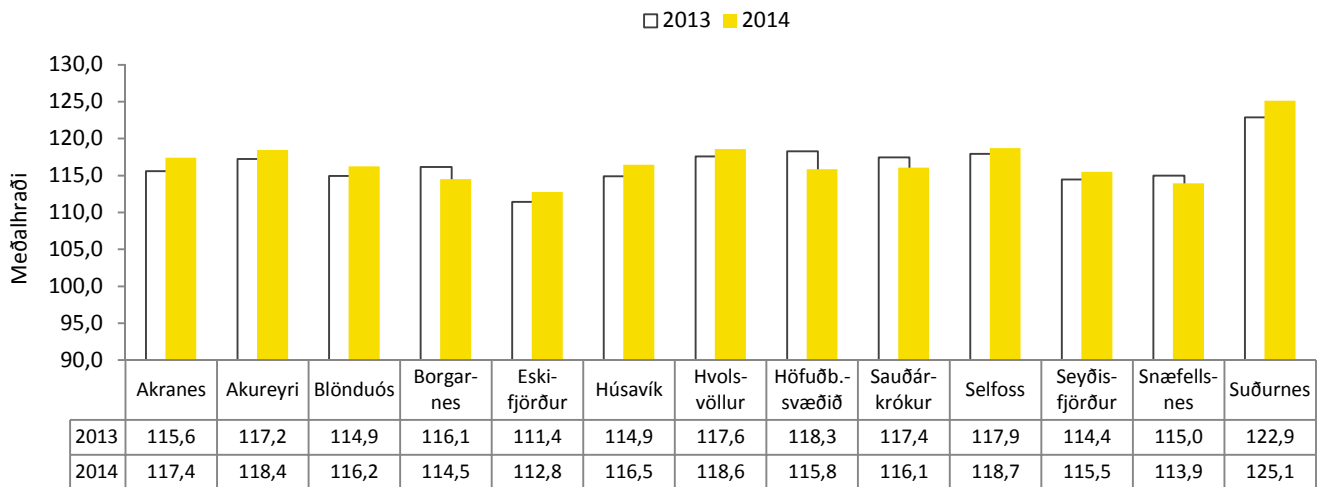
Í hraðaeftirlitinu árið 2014 voru hraðakstursbrot um 94% allra brota. Af öðrum brotum vörðuðu flest þeirra að stöðvunarskylda var ekki virt, eða 15%. Hlutfall hraðakstursbrota af öllum brotum hefur aukist frá 2013 til 2014. Á árinu 2013 var hlutfall hraðakstursbrota tæp 85% en 94% árið 2014.

Á mynd 3 má sjá samanburð milli árána 2014 og 2013, þar má sjá að afskipti voru fleiri árið 2014 en árið 2013 eða 3.436 miðað við 3.104. Lögreglan skráði færri brot í átakinu á árinu 2014 og voru vinnustundirnar einnig færri, sem og akstur borið saman við árið 2013 (mynd 3).



Mynd 3. Fjöldi afskipta, brota, ekinna kílómetra og vinnustunda í hraðaeftirliti árin 2013 og 2014.

Meðalhraði ökumanna sem voru stöðvaðir í eftirlitinu 2014 var frá 112,8 km/klst. hjá lögreglunni á Eskifirði upp í 125,9 km/klst. hjá lögreglunni á Suðurnesjum. Er þá reiknaður út meðalhraði miðað við niðurstöðu hraðamælingar þá mánuði sem viðkomandi embætti sinni eftirlitinu. Hér er miðað við hraðamælingar þar sem að hámarkshraði var 90 km/klst. Sjá mynd 4.



Mynd 4. Meðalhraði í hraðaeftirliti árið 2013 og 2014, greindur eftir embættum.

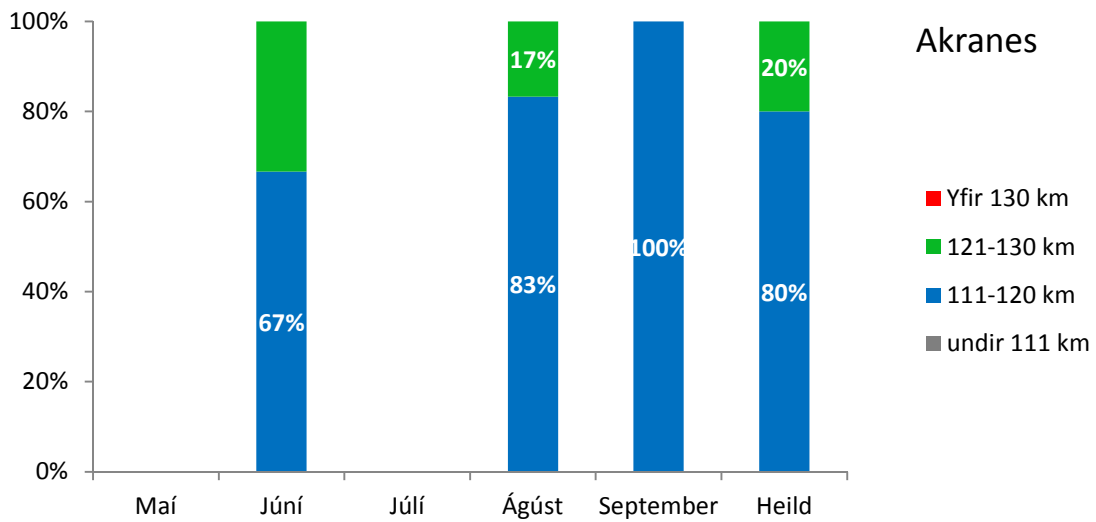
Niðurstöður úr hraðaeftirliti greint eftir embættum

Hér að neðan eru birtar niðurstöður úr hraðaeftirliti sem lögreglan sinni sumarið 2014. 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 Suðurnesjum og var sá mældur á 206 km hraða.

Akranes

Alls varði lögreglan á Akranesi 45 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 7 lögreglumenn. Skráð voru 10 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 10. Eknir voru 991 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 367.857 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 115.947 kr. eða 32% af heildarkostnaði.

Flestir sem lögreglan á Akranesi stöðvaði voru á bilinu 111-120 km hraða. Engin var stöðvaður í júlí. Enginn var tekinn á undir 111 eða yfir 130 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 5.

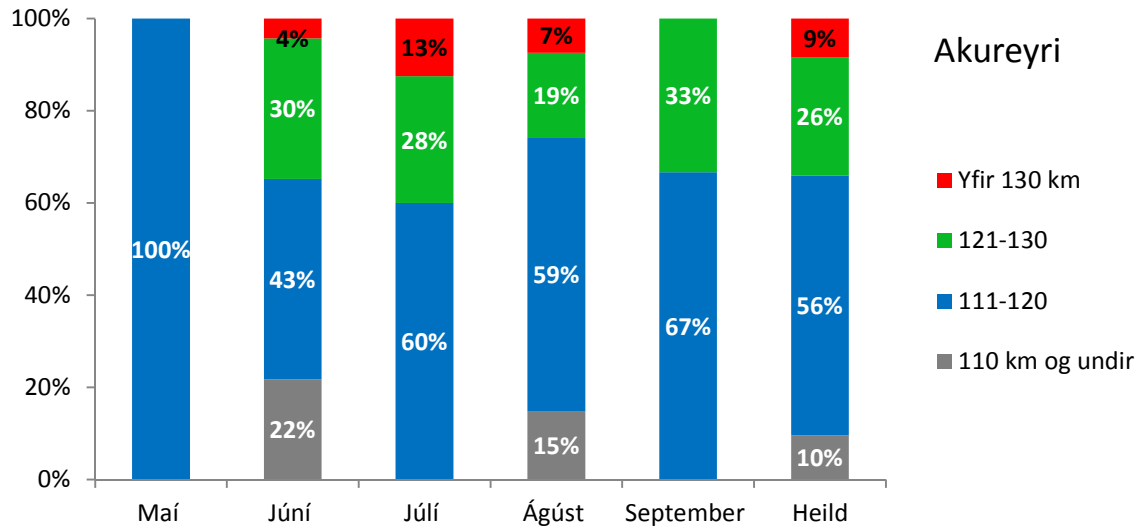


Mynd 5. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarks hraði var 90 km/klst.

Akureyri

Alls varði lögreglan 251 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 265 lögreglumenn. Skráð voru 99 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 101. Eknir voru 10.968 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 2.688.904 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 1.278.768 kr. eða 48% af heildarkostnaði.

Flestir ökumenn voru milli 111-120 km. hraða. Sjá mynd 6. Átta ökumenn voru á 131 km. hraða eða meira. Sá ökumaður sem var tekinn á mestum hraða af lögreglunni á Akureyri var tekinn á 137 km. hraða í júlí.

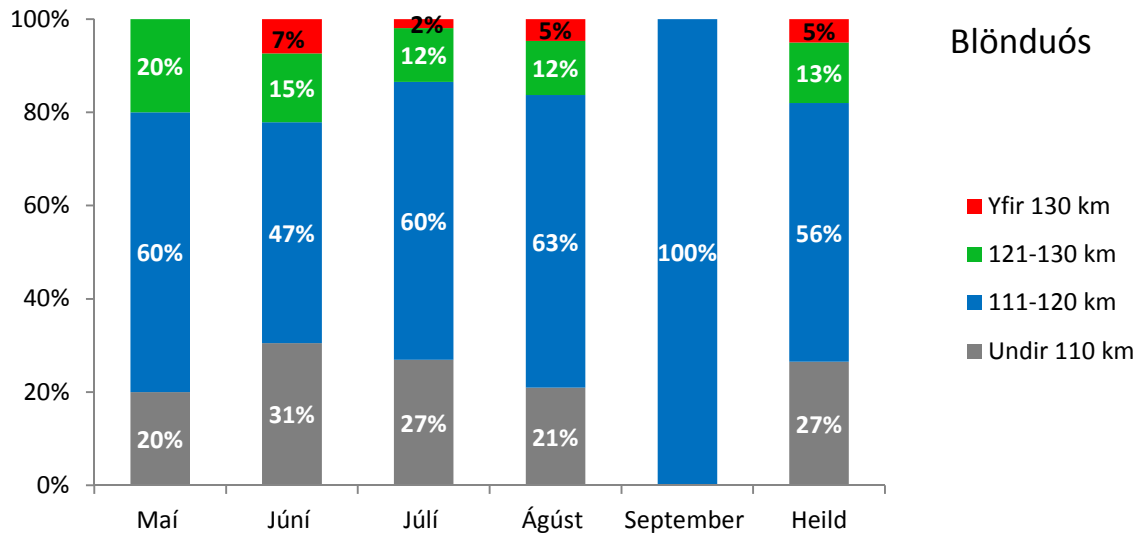


Mynd 6. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Blönduós

Alls varði lögreglan 269 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 129 lögreglumenn. Skráð voru 133 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 137. Eknir voru 12.737 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 3.000.000 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 1.494.138 kr. eða 50% af heildarkostnaði.

Flestir ökumenn voru stöðvaðir á 111-120 km. hraða, sjá mynd 7. Sá sem hraðast ók mældist á 139 km. hraða í ágúst.

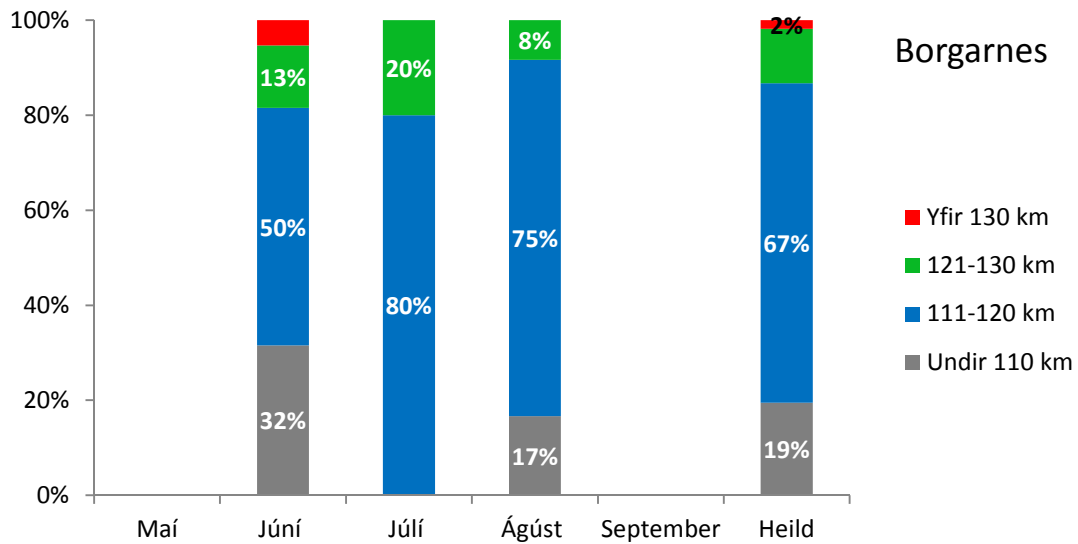


Mynd 7. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Borgarnes

Alls varði lögreglan 267 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 116 lögreglumenn. Skráð voru 120 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 126. Eknir voru 11.355 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 2.500.000 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 1.005.334 kr. eða um 40% af heildarkostnaði.

Í heildina var stærstur hluti stöðvaður á 111-120 km hraða, sjá mynd 8. Í september voru tveir sem óku á meira en 130 km. hraða og voru þeir báðir á 132 km. hraða.

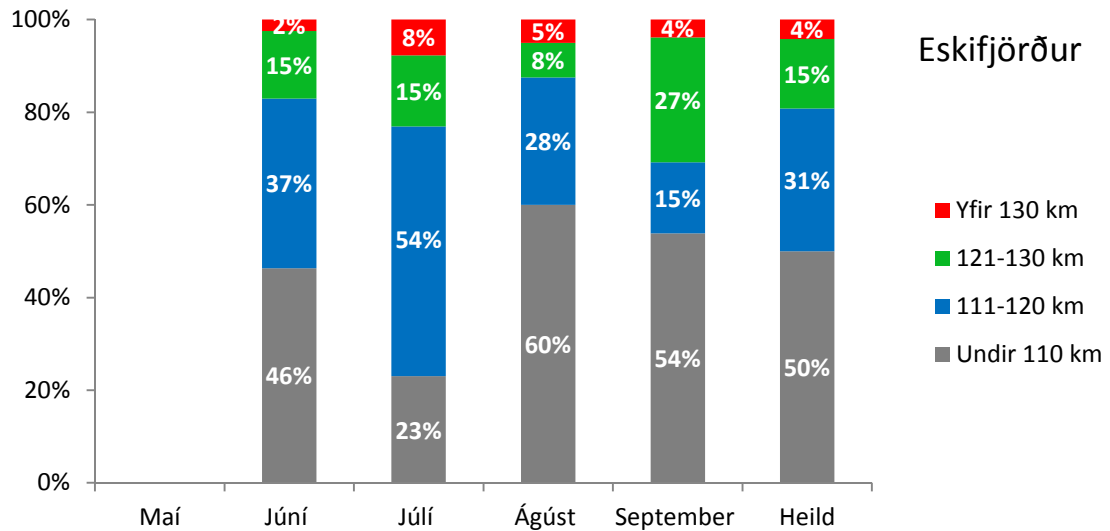


Mynd 8. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Eskifjörður

Alls varði lögreglan 153 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 32 lögreglumenn. Skráð voru 123 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 124. Eknir voru 5.195 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 1.433.787 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 577.293 kr. eða 40 % af heildarkostnaði.

Stærstu hluti ökumanna ók á undir 110 km. hraða og óku fimm á meiri hraða en 130 km/klst. sjá mynd 9. Sá sem ók hraðast var stöðvaður á 137 km hraða og var hann stöðvaður í júlí.

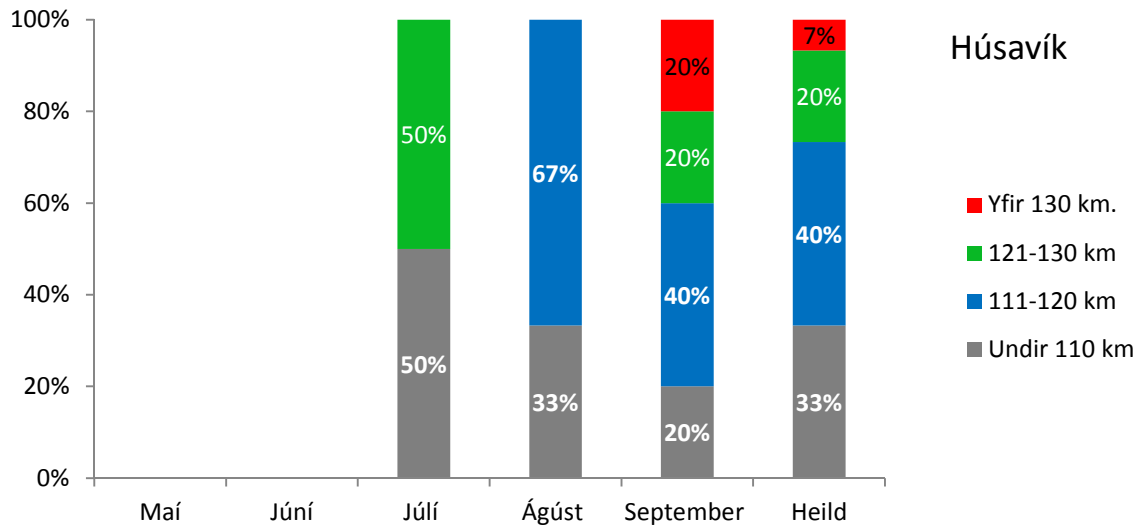


Mynd 9. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarks hraði var 90 km/klst.

Húsavík

Alls varði lögreglan 120 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 45 lögreglumenn. Skráð voru 15 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 15. Eknir voru 5.989 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 1.357.305 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 682.746 kr. eða um 50% af heildarkostnaði.

Flestir ökumenn voru stöðvaðir á 111-120 km. hraða. Sjá mynd 10. Sá sem ók hraðast var stöðvaður á 136 km hraða og var hann stöðvaður í september, hann var sá eini sem var stöðvaður á yfir 130 km hraða.

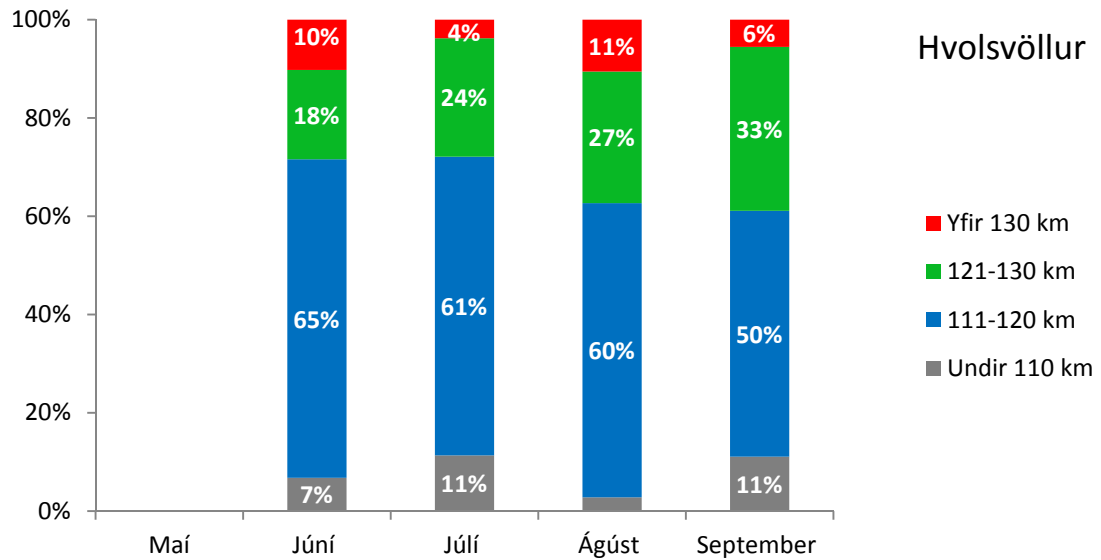


Mynd 10. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Hvolsvöllur

Alls varði lögreglan 470 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 112 lögreglumenn. Skráð voru 349 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 355. Eknir voru 17.335 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 4.199.599 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 1.565.740 kr. eða 37% af heildarkostnaði.

Stærstur hluti ökumanna var stöðvaður á 111-120 km hraða, sjá mynd 11. Sá ökumaður sem mældist á mestum hraða í umdæmi lögreglunnar á Hvolsvelli var stöðvaður í júní og var sá mældur á 147 km hraða. 29 ökumenn eða um 8% þeirra sem stöðvaðir voru óku á yfir 130 km hraða.

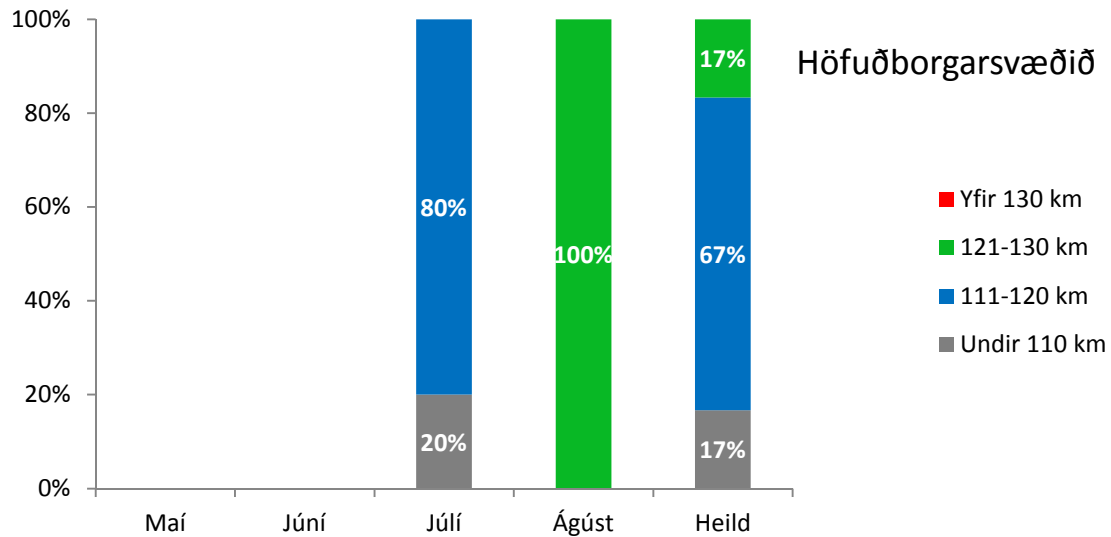


Mynd 11. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Höfuðborgarsvæðið

Alls varði lögreglan 166 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 66 lögreglumenn. Skráð voru 11 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 20. Eknir voru 4.869 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 2.000.000 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 1.070.732 kr. eða 54% af heildarkostnaði.

Stærst hlutfall ökumanna sem lögreglan á höfuðborgarsvæðinu stöðvaði voru á 111-120 km hraða mynd 12. Sá sem stöðvaður var á mestum hraða hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu var á 131 km. hraða. Hann var stöðvaður í júlí og var sá eini sem ók á yfir 130 km. hraða.

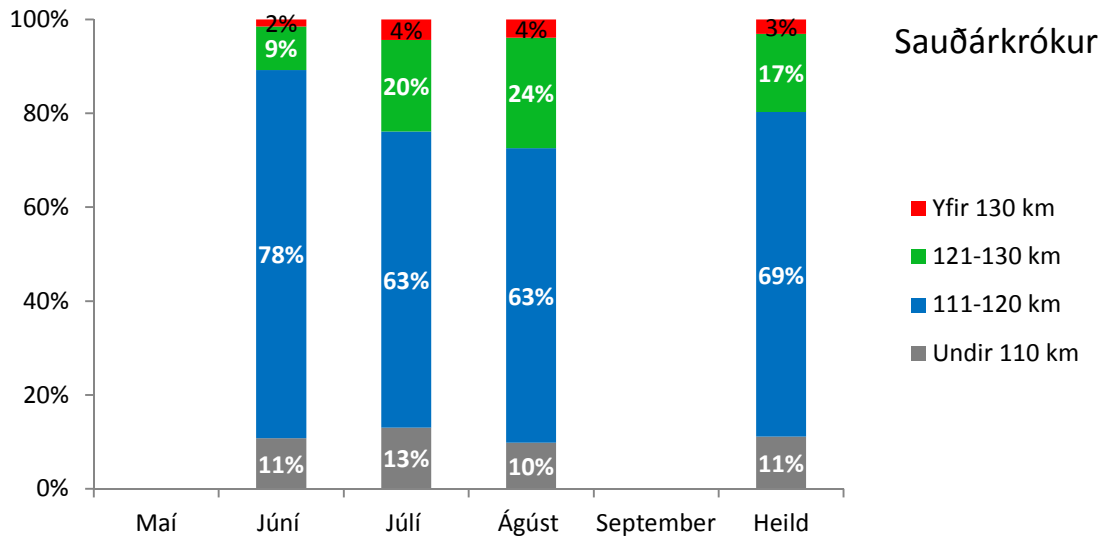


Mynd 12. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarks hraði var 90 km/klst.

Sauðárkrókur

Alls varði lögreglan 101 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 24 lögreglumenn. Skráð voru 164 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var sá sami. Eknir voru 4.028 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 1.024.590 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 459.192 kr. eða 45% af heildarkostnaði.

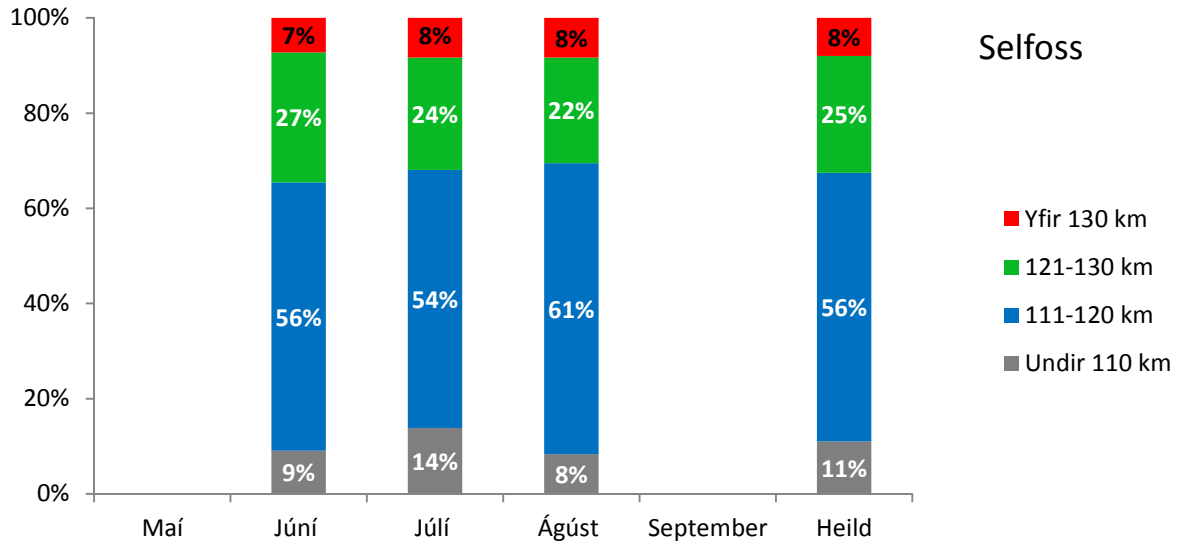
Stærstur hluti ökumanna var stöðvaður á 111-120 km hraða á meðan á eftirlitinu stóð. Hlutfall þeirra sem óku á 131 km hraða og yfir var 3% eða 5 ökumenn sjá mynd 13. Sá sem mældist á mestum hraða var stöðvaður á 142 km. hraða í ágúst.



Mynd 13. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarks hraði var 90 km/klst.

Selfoss

Alls varði lögreglan 636 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 78 lögreglumenn. Skráð voru 171 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 183. Eknir voru 12.225 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 4.990.653 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 1.430.325. eða 29% af heildarkostnaði. Flestir sem lögreglan á Selfossi stöðvaði voru á 111-120 km hraða. 8% ökumanna voru stöðvaðir á yfir 130 km. hraða en þeir sem mældust á mestum hraða í umdæmi lögreglunnar á Selfossi voru báðir stöðvaðir á 146 km. hraða, annar í júní og hinn í ágúst, sjá mynd 14.

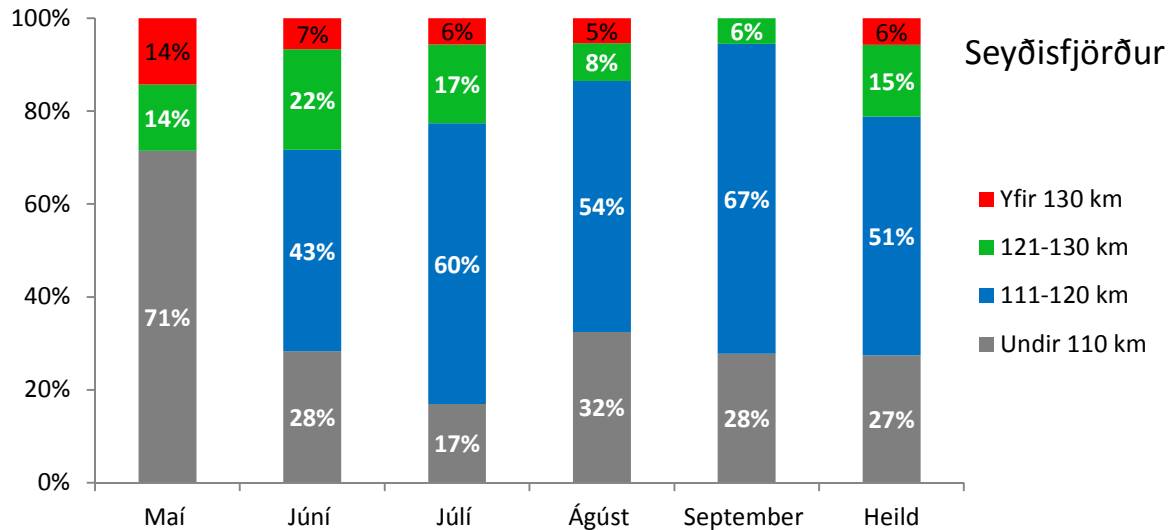


Mynd 14. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Seyðisfjörður

Alls varði lögreglan 199 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 47 lögreglumenn. Skráð voru 178 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 183. Eknir voru 6.311 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 2.000.341 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 883.540 kr. eða 44% af heildarkostnaði.

Stærstur hluti ökumanna var stöðvaður á 111-120 km hraða. Um 6% ökumanna óku á 131 km. hraða eða meira í og sá ökumaður sem var á mestum hraða var stöðvaður á 148 km hraða í júní. Sjá mynd 15.

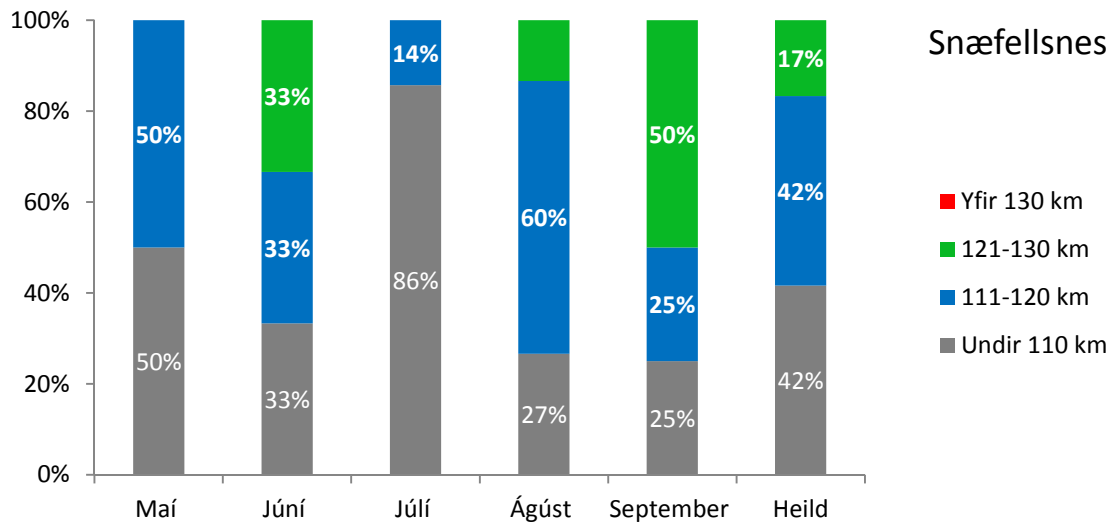


Mynd 15. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarks hraði var 90 km/klst.

Snæfellsnes

Alls varði lögreglan 87 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 78 lögreglumenn. Skráð voru 37 hraðakstursbrot og var heildarfjöldi brota 38. Eknir voru 3.350 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 873.576 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 386.550 kr. eða 44% af heildarkostnaði.

Jafn margir sem lögreglan stöðvaði voru á bilinu 111-120 km/klst. og undir 110 km/klst. eða 42% sjá mynd 16. Enginn var stöðvaður á yfir 130 km. hraða. Sá ökumaður sem var á mestum hraða var stöðvaður á 128 km. hraða í júlí.

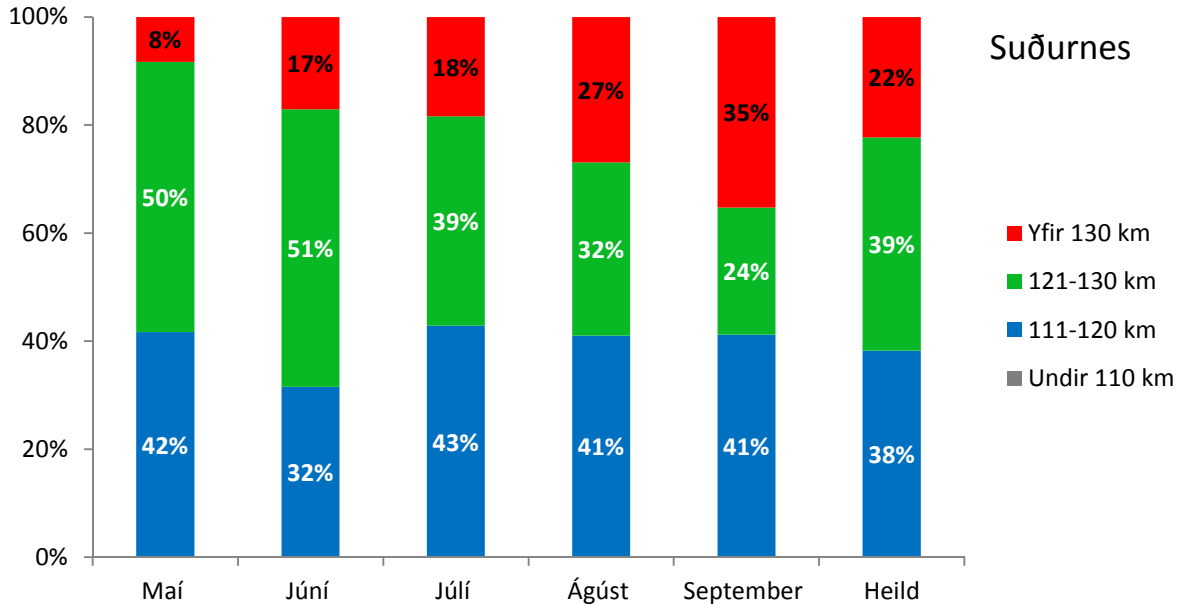


Mynd 16. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Suðurnes

Alls varði lögreglan 682 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 23 lögreglumenn. Skráð voru 383 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 435. Eknir voru 7.749 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 4.993.012 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 1.175.176 kr. eða um 24% af heildarkostnaði.

Flestir óku á hraðanum 121-130 km/klst. þegar þeir voru stöðvaðir. Af þeim sem voru stöðvaðir voru 22% á 131 km. hraða eða meira. Sjá mynd 17. Sá ökumaður sem var á mestum hraða var stöðvaður á 206 km. hraða í júlí.



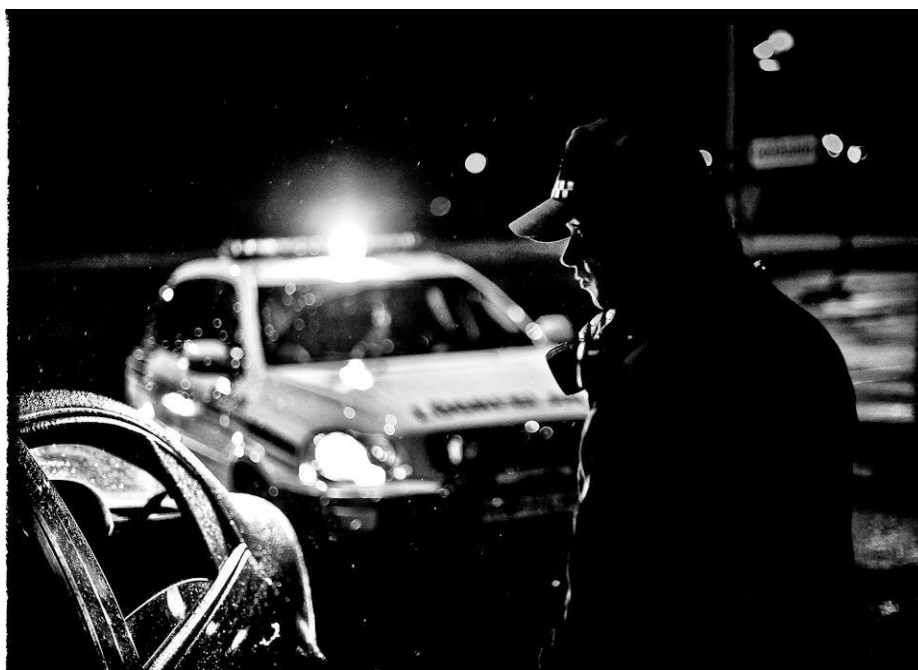
Mynd 17. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.



Stjórnsýslusvið ríkislögreglustjóra

Viðauki II. Eftirlit með ölvunar- og fíkniefnaakstri

Framkvæmt í desember 2014



Eftirlit með ölvunar- og fíkniefnaakstri á aðventunni 2014

Á aðventunni 2014 var sérstakt átak gegn ölvunar- og fíkniefnaakstri. Fimm milljónum var varið í verkefnið. Lögregluembætti sem tóku þátt í eftirlitinu voru embætti lögreglustjórans á höfuðborgarsvæðinu, Suðurnesjum, Selfossi og embætti ríkislögreglustjóra¹. 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 en kemur ekki fram í þessari samantekt.

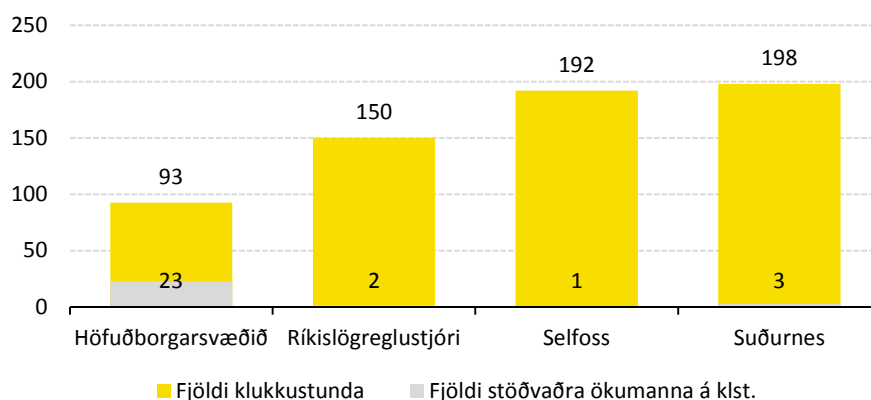
Samantekt um verkefnið

Einn til tólf lögreglumenn voru við eftirlit í 78 eftirlitsteymum². Á þessum 31 degi var varið 633 klukkustundum í verkefnið. Þá voru eknir 7.067 kílómetrar. Stöðvaðir voru 3.053 ökumenn eða tæplega 5 á hverri klukkustund sem eftirlitinu var sinnt (tafla 1). Fjögur lögregluembætti tóku þátt árið 2014 eins og árið 2013 en árin 2008 og 2009 þegar sambærilegt eftirlit fór voru þau 14. Ekkert eftirlit fór fram árin 2010-2012, ýmist vegna manneklu (2010) eða niðurskurðar (2011 og 2012).

Tafla 1. Fjöldi klst., eftirlitsteyma, kílómetra og fjöldi stöðvaðra ökumanna í heild og á klst. 2014.

Embætti	Fjöldi klukkustunda	Fjöldi eftirlitsteyma	Eknir km	Fjöldi stöðvaðra ökumanna	Fjöldi stöðvaðra ökumanna á klst.
Höfuðborgarsvæðið	93	30	1.647	2.101	23
Ríkislögreglustjóri	150	27	2.505	237	2
Selfoss	192	11	1.915	158	1
Suðurnes	198	10	1.000	557	3
Alls	633	78	7.067	3.053	5

Í eftirliti lögreglunnar á höfuðborgarsvæðinu voru að meðaltali stöðvaðir 23 ökumenn á hverri klukkustund, fimm í eftirliti lögreglunnar á Suðurnesjum, tveir í eftirliti Ríkislögreglustjóra og einn á Selfossi (mynd 1).



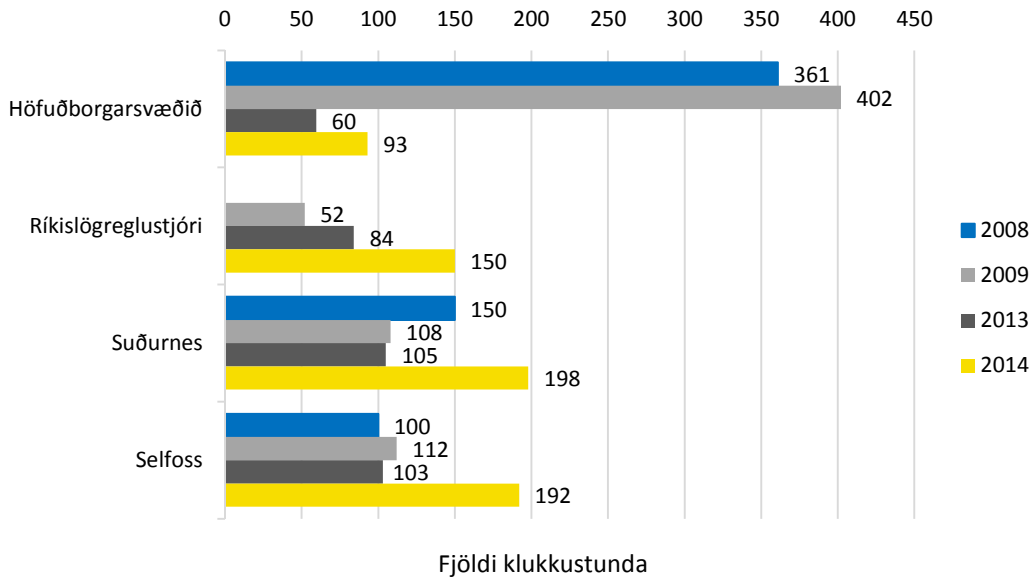
Mynd 1. Fjöldi klukkustunda sem embættin vörðu í sérstakt ölvunareftirlit og fjöldi sem stöðvaðir voru á hverri klukkustund á aðventunni 2014.

¹ Eftirlit fór fram á höfuðborgarsvæðinu.

² Sami lögreglumaður gat verið í fleiri en einu teymi á tímabilinu.

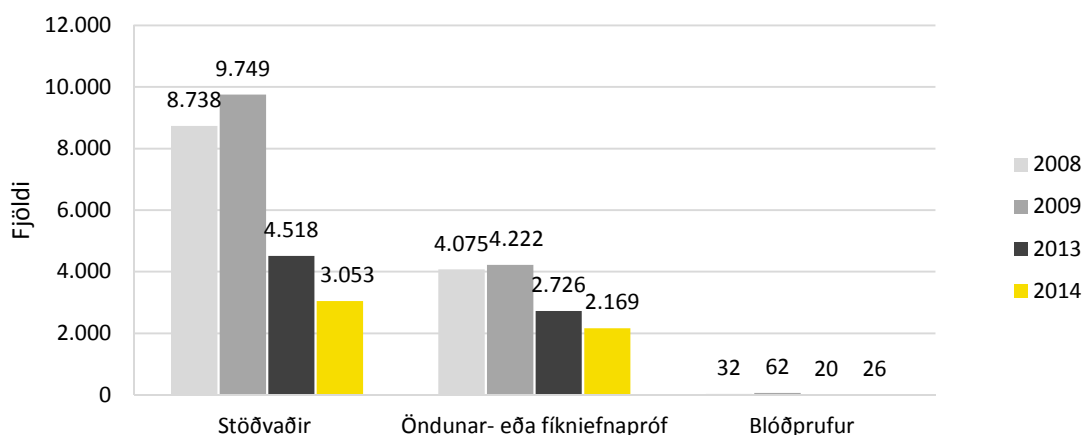
Lögreglan á höfuðborgarsvæðinu varði fæstum stundum í eftirlitið, en voru hins vegar með allt upp í sex starfsmenn í hverju teymi lögreglumanna og stöðvuðu flesta ökumenn, eða 2.101 einstaklinga sem jafngildir um 23 einstaklingum á hverri klukkustund eins og áður sagði. Lögreglan á Suðurnesjum stöðvaði næstflesta (557 manns) og varði um 114 stundum í verkefnið. Þar voru fæst eftirlitsteymi (tíu) og einn til tveir starfsmenn í hverju teymi (tafla 1).

Þegar borinn er saman fjöldi klukkustunda árin 2008, 2009, 2013 og 2014 sem varið var til eftirlitsins má sjá að öll embætti sem tóku þátt í eftirlitinu árið 2014 vörðu fleiri stundum árið 2014 en 2013.



Mynd 2. Fjöldi klukkustunda sem embætti vörðu í eftirlit á aðventunni árin 2008, 2009, 2013 og 2014.

3.053 manns voru stöðvaðir árið 2014 en 4.518 árið 2013. 2.169 öndunar- eða fíkniefnapróf voru tekin við eftirlitið 2014 en 2.726 árið 2013. Teknar voru 26 blóðprufur í eftirlitinu 2014 en 20 árið 2013 (mynd 3).



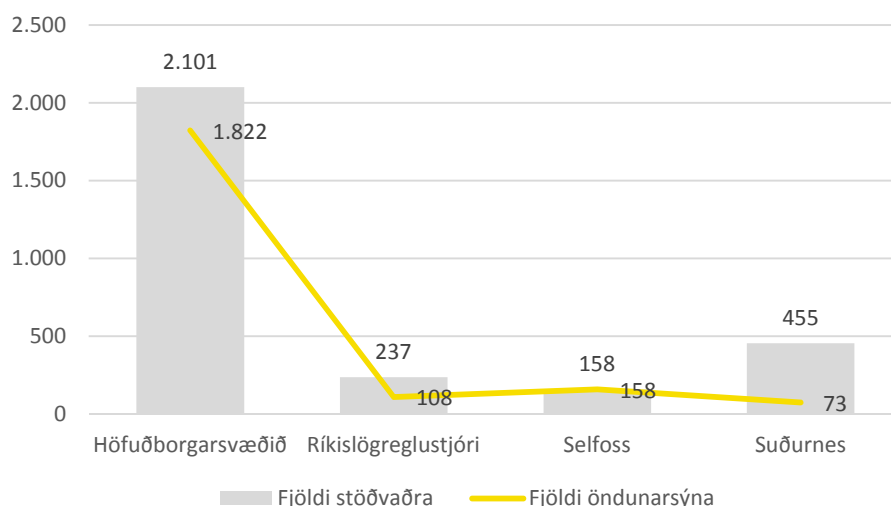
Mynd 3. Fjöldi stöðvaðra, öndundarsýna/prófa eða fíkniefnaprófa og blóðprufa í eftirlitinu árin 2008, 2009, 2013 og 2014.

Öndunar- og fíkniefnasýni

Framkvæmd eftirlitsins er ólík milli embættanna. Lögreglan á Selfossi tók öndunarsýni hjá öllum öikumönnum sem stöðvaðir voru en Lögreglan á höfuðborgarsvæðinu tók öndunarsýni hjá 87% 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 öikumanna (16% og 8%). Fjöldi blóðprufa vegna eftirlitsins voru á bilinu 1-18 talsins og fjöldi fíkniefnaprófa frá 0-5 (tafla 2 og mynd 4).

Tafla. 2. Fjöldi stöðvaðra, öndunar- og fíkniefnaprófa og hlutföll af stöðvuðum einstaklingum 2014.

	Fjöldi stöðvaðra	Fjöldi öndunarsýna	Fjöldi blóðprufa	Fjöldi fíkniefnaprófa	% öndunarsýna	% blóðprufa	% fíkniefnaprófa
Höfuðborgarsvæðið	2.101	1.822	18	0	87%	0,86%	0,00%
Ríkislögreglustjóri	237	108	1	2	46%	0,42%	0,84%
Selfoss	158	158	0	1	100%	0,00%	0,63%
Suðurnes	557	73	7	5	13%	1,26%	0,90%
Alls	3.053	2.161	26	8	71%	0,85%	0,26%



Mynd. 4. Fjöldi stöðvaðra og öndunarsýna 2014.

Kostnaður

Heildarkostnaður við eftirlitið voru kr. **4.948.404**. Kostnaður dreifðist jafnt á milli embættanna fjögurra. Stærsti kostnaðurinn var vegna mannahalds eða 82% af heildarupphæðinni og 18% af heildarupphæðinni fór í kostnað vegna aksturs. Hjá lögreglunni á Suðurnesjum fór 89% kostnaðarins í mannahald en hjá Ríkislögreglustjóra var það 71%. Hjá Ríkislögreglustjóra fór 29% í akstur en 18% hjá Selfossi (tafla 3).

Tafla. 3. Sundurliðun kostnaðar vegna eftirlits árið 2013.

	Heildarkostnaður	Kostnaður v/aksturs	Kostnaður v/tíma	% aksturs af kostnaði	% tíma af kostnaði	Hlutfall kostnaðar embættis af heild
Höfuðborgarsvæðið	1.250.000	187.758	1.062.242	15%	85%	25%
Ríkislögreglustjóri	1.200.000	350.700	849.300	29%	71%	24%
Selfoss	1.250.000	224.055	1.025.945	18%	82%	25%
Suðurnes	1.248.404	140.000	1.108.404	11%	89%	25%



RÍKISLÖGREGLUSTJÓRINN

Viðauki III. Sjálfvirkt umferðareftirlit

Stafrænar hraðamyndavélar 2014

Október 2015

Helstu niðurstöður

- Á árinu 2014 voru 18 stafrænar hraðamyndavélar í notkun á landinu og skráðu að meðaltali 78 brot á dag
- Stafrænar hraðamyndavélar skráðu 28.298 hraðakstursbrot, eða yfir 100% fleiri brot en árið áður og hafa þau aldrei verið fleiri eftir að stafrænar hraðamyndavélar voru teknar í notkun
- Þegar borinn er saman fjöldi hraðakstursbrota eftir mánuðum má sjá að brotin voru fleiri en árið á undan alla mánuðina nema í janúar
- Flest brotin voru skráð á vélunum tveimur á höfuðborgarsvæðinu, eða 8.638 og næst flest við Fiskilæk í Hvalfjarðarsveit, eða 5.205 brot.
- Fjöldi brota var misjafn og ræðst það einkum af virkni véla og umferðarpunga. Brot voru 24 á dag á vélunum tveimur á höfuðborgarsvæðinu en 1 brot á hverjum 2 dögum að meðaltali á Suðurnesjum, þar sem fæst brot voru skráð
- Mest fjölgun milli ára var við Fiskilæk og Suðurlandsveg
- Brotin voru 4.294 á Suðurlandsvegi og 3.588 á Kjalarnesi, en skráð voru undi 2.500 brot í Fáskrúðsfjarðargöngum, Hvalfjarðargöngum, Héðinsfjarðargöngum, Bolungarvíkurgöngum og á Suðurnesjum
- Brotin eru tíðust í kringum sumarmánuðina, og voru yfir 3.000 á mánuði yfir tímabilið maí-ágúst og voru 48% brotanna yfir það tímabil
- Sá ökumaður sem ók hraðast samkvæmt skráningu hraðamyndavélar var á 157 km hraða á Kjalarnesi, en þar er hámarkshraði 90 km/klst.
- Ökumenn keyra hlutfallslega hraðar um Fáskrúðsfjarðargöng en Hvalfjarðargöng, sem er sama mynstur og árið á undan
- Um 73% sekta höfðu verið greiddar þann 17. mars 2015 en það eru hlutfallslega fleiri sektir en höfðu verið greiddar á svipuðum tíma árið á undan þegar 70% sekta höfðu verið greiddar
- Rannsókn var hætt í tæplega 22% tilvika sem er sama hlutfall og árið á undan. 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.

Innanríkisráðuneytið, ríkislögreglustjóri, Samgöngustofa og Vegagerðin vinna að uppsetningu hraðamyndavélanna. Myndatakan er stafræn og eru upplýsingar um hraðabrot sendar samstundis til lögreglunnar. Hér verður fjallað um stafrænar hraðamyndavélar sem falla undir þetta samstarf.

Tölfræðiupplýsingar um fjölda brota á árinu 2014 voru teknar úr málaskrá lögreglunnar 13. mars 2015 af verkefnastjóra í afbrotatölfræði hjá ríkislögreglustjóra. Miðað er við brot sem áttu sér stað á tímabilinu 1. janúar 2014 til 31. desember 2014. Gögn er varða greiningu á sektarboðum voru tekin út úr málaskrárkerfi lögreglunnar 17. mars 2015.

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 2014 voru 18 stafrænar hraðamyndavélar í notkun. Fyrstu vélarnar voru teknar í notkun í júlí 2007 og höfðu því verið virkar í um 7 og hálf ár í árslok 2014. Hraðamyndavélar eru í umdæmi lögreglustjóranna á Vesturlandi, á höfuðborgarsvæðinu, Suðurnesjum, Norðurlandi eystra, Austurlandi, Suðurlandi og Vestfjörðum. Brotin eru skráð hjá lögreglustjóranum á Snæfellsnesi samkvæmt ákvörðun ríkislögreglustjóra, fyrir utan tvær vélar sem staðsettar eru á höfuðborgarsvæðinu, og eru þau brot skráð hjá embætti lögreglustjórans á höfuðborgarsvæðinu. Lögreglustjórinn á Hvolsvelli annast sektargerðir og sendir þær öikumönnum.

Á árinu 2014 voru virkar hraðamyndavélar þremur fleiri en árinu áður en þær höfðu verið keyptar 2012 og 2013. Ein vélanna er notuð í dreifbýli en hinar tvær til löggæslu á höfuðborgarsvæðinu.

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, tvær í Hvalfjarðarsveit, þrjár í Héðinsfjarðargöngum, tvær í Bolungarvíkurgöngum og tvær á Kjalarnesi. Þá eru tvær til notkunar á höfuðborgarsvæðinu.

Fjöldi og dreifing brota yfir árið

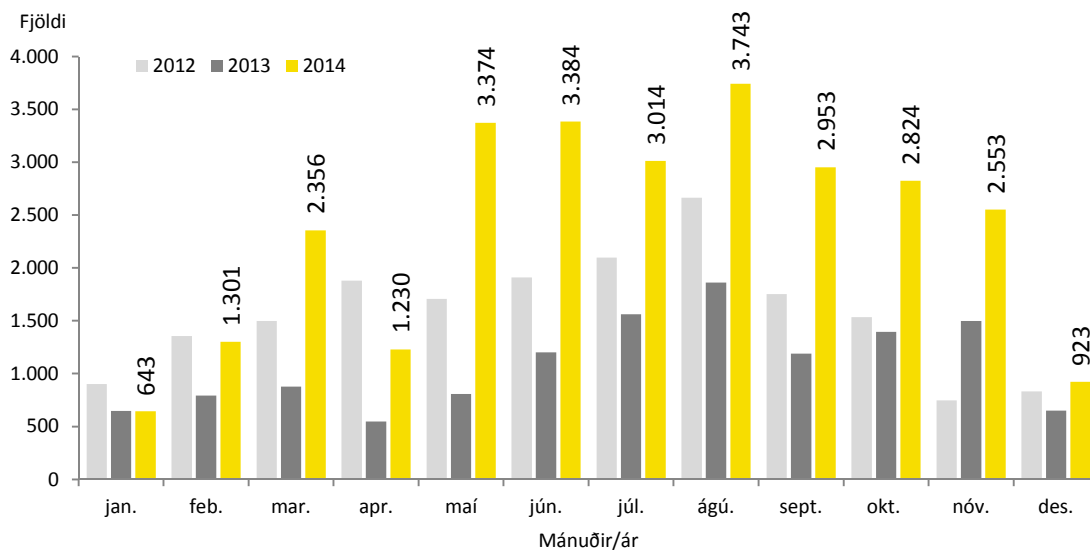
Skráð voru 28.298 brot á árinu 2014. Þetta eru yfir 100% fleiri brot en árið 2013. Brotin hafa aldrei verið fleiri á stafrænar hraðamyndavélar, en voru næst flest árið 2009 þegar þau voru rúmlega 23 þúsund. Að meðaltali voru 78 brot á dag árið 2014. Miklar sveiflur hafa verið á heildarfjölda brota en ýmsar ástæður geta verið fyrir því (sjá töflu 1).

Tafla 1. Fjöldi brota sem skráð voru á stafrænar hraðamyndavélar, árin 2007 til 2014.

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
2014	28.298	78	18

Á mynd 1 sést dreifing brotanna á árunum 2012 til 2014 eftir mánuðum. Brotin voru meira en 100% fleiri árið 2014 en 2013 og hafa aldrei verið fleiri eftir að stafrænar myndavélar voru teknar í notkun. Brotin eru tíðust í kringum sumarmánuðina, og voru yfir 3.000 á mánuði yfir tímabilið maí-ágúst og voru 48% brotanna skráð í þeim mánuðum. Fæst brot voru skráð í janúar.

Þegar borinn er saman fjöldi hraðakstursbrota eftir mánuðum árin 2013 og 2014 má sjá að brotin voru fleiri en árið á undan alla mánuðina nema í janúar. Mest hlutfallsleg fjölgun var á brotum í maí eða úr 809 brotum í 3.374, sem jafngildir 317% fjölgun.

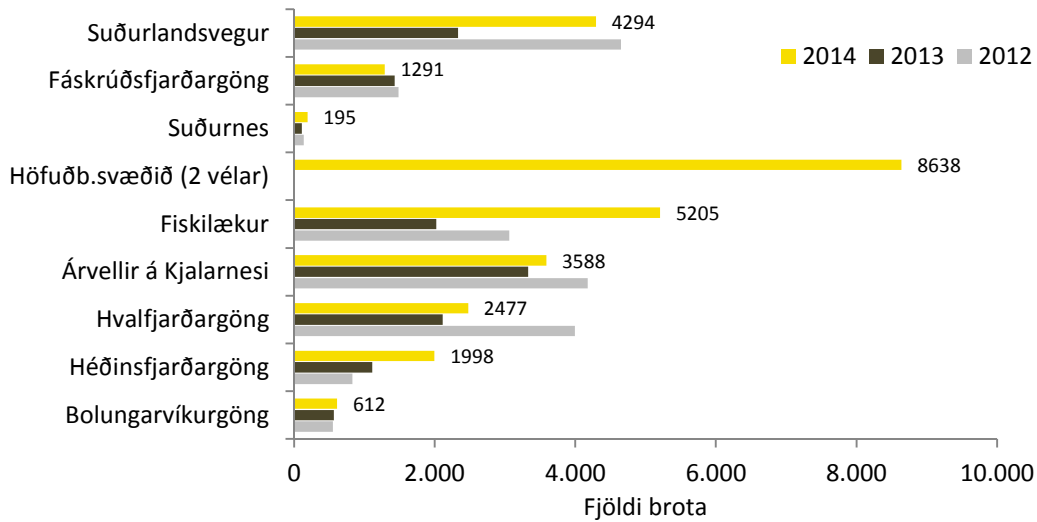


Mynd 1. Fjöldi hraðakstursbrota á stafrænar hraðamyndavélar 2012-2014, greint eftir mánuðum.

Á mynd 2 sést fjöldi skráðra hraðakstursbrota, greindur eftir vettvangi, en fjallað verður nánar um hvern vettvang síðar í skýrslunni. Fjöldi brota var misjafn og ræðst það einkum af virkni véla og umferðarpunga.

Flest brotin voru skráð á vélunum á höfuðborgarsvæðinu, eða 8.638 og næstflest við Fiskilæk í Hvalfjarðarsveit, eða 5.205. Brotin voru 4.294 á Suðurlandsvegi og 3.588 á Kjalarnesi en skráð voru undi 2.500 brot í Fáskrúðsfjarðargöngum, Hvalfjarðargöngum, Héðinsfjarðargöngum, Bolungarvíkur-göngum og á Suðurnesjum. Þannig voru 24 brot á dag í vélum höfuðborgarsvæðisins en 1 brot á hverjum 2 dögum að meðaltali á Suðurnesjum, þar sem fæst brot voru skráð.

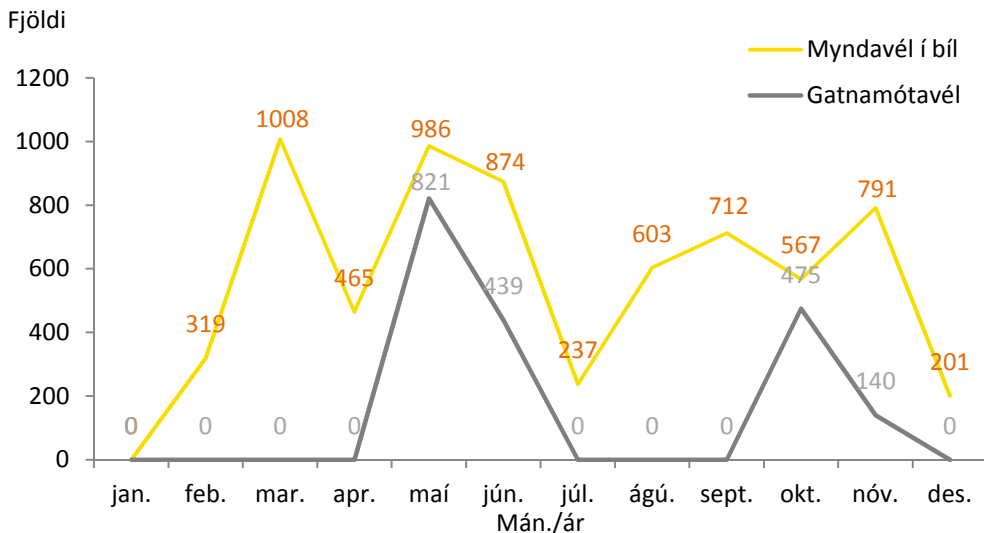
Þegar fjöldi brota á árinu 2014 er borinn saman eftir vettvangi við árið áður má sjá að brot eru fleiri á öllum svæðum, nema í Fáskrúðsfjarðargöngum. Mest fjölgun milli ára var við Fiskilæk í Hvalfjarðarsveit og á Suðurlandsvegi.



Mynd 2. Fjöldi hraðakstursbrota á stafrænar hraðamyndavélar árin 2012-2014, greint eftir vettvangi.

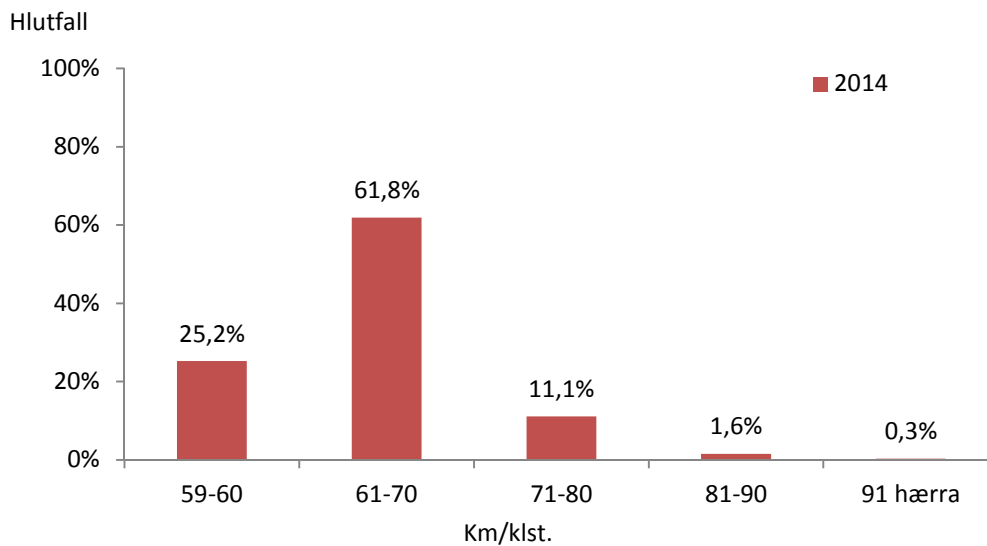
Höfuðborgarsvæðið

Tvær stafrænar hraðamyndavélar voru teknar í notkun á höfuðborgarsvæðinu árið 2014. Önnur vélin er í bíl, en hin færirst á milli nokkurra gatnamóta á höfuðborgarsvæðinu. Fjöldi hraðakstursbrota í vélunum var 6.763 á myndavélinni í bílnum, en 1.875 í gatnamótavélinni, eða alls 8.638 brot. Eins og sjá má á mynd 3 dreifðust þau misjafnlega yfir árið eftir virkni vélanna.



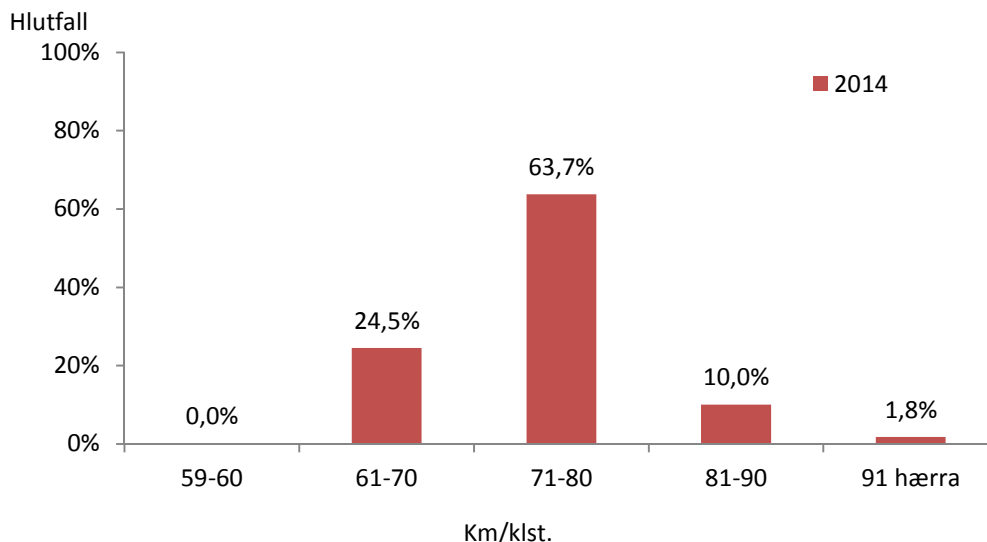
Mynd 3. Fjöldi hraðakstursbrota á hraðamyndavélar höfuðborgarsvæðisins árið 2014, greint eftir mánuðum.

Myndavélin í bílnum mældi flest hraðakstursbrot á svæðum þar sem hámarshraði var 50 km/klst, eða 2.380 brot (mynd 4). Þegar litið er til hvaða hraði mældist á þessum svæðum má sjá að um 62% ökumanna mældist á 61-70 km hraða á klst. Sjö aðilar mældust á yfir 90 km/klst. eða 0,3%.



Mynd 4. Hlutfall hraðakstursbrota höfuðborgarsvæðisins (myndavél í bíl) þar sem hámarkshraði er 50 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka, árið 2014.

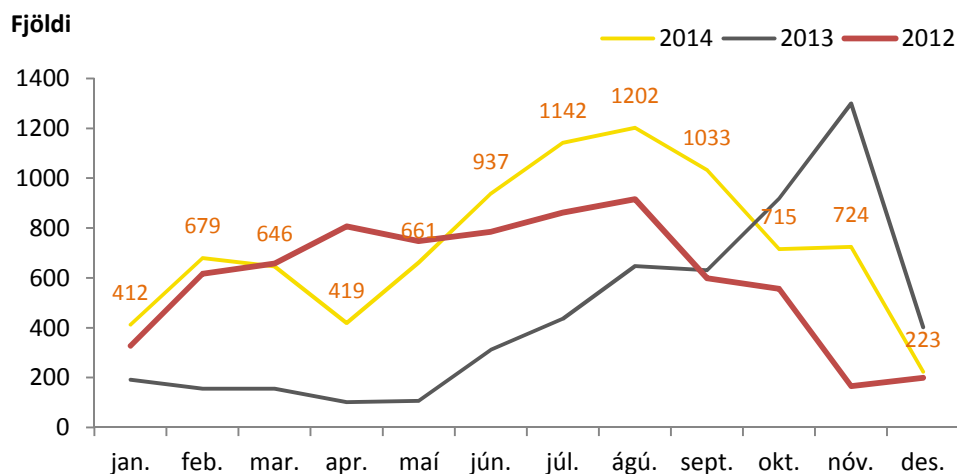
Gatnamótavélin á höfuðborgarsvæðinu mældi hraða þar sem hámarkshraði var 60 km/klst. Á mynd 5 má sjá að flestir óku á bilinu 71-80 kílómetra hraða á klst. eða 64% og 12% yfir 80 km/klst.



Mynd 5. Hlutfall hraðakstursbrota höfuðborgarsvæðisins (gatnamótavél) þar sem hámarkshraði er 60 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka, árið 2014.

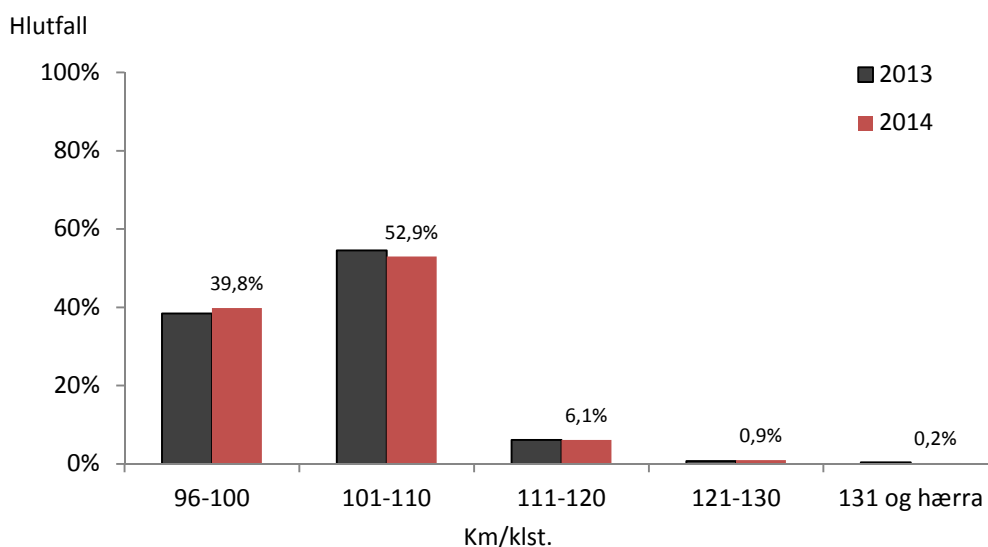
Hvalfjarðarsveit og Kjalarnes

Í Hvalfjarðarsveit og Kjalarnesi voru 8.793 hraðakstursbrot skráð með stafrænum hraðamyndavélum á árinu 2014, þar af 5.205 við Fiskilæk í Hvalfjarðarsveit og 3.588 á Kjalarnesi. Ef aðeins er litið til ársins á undan voru brotin 65% fleiri 2014 í samanburði við 2013. Flest voru brotin í ágúst, eða rúm 1.200 og fæst í desember, eða 223 (mynd 6).



Mynd 6. Fjöldi hraðakstursbrota á hraðamyndavélar í Hvalfjarðarsveit og á Kjalarnesi 2012-2014, greint eftir mánuðum.

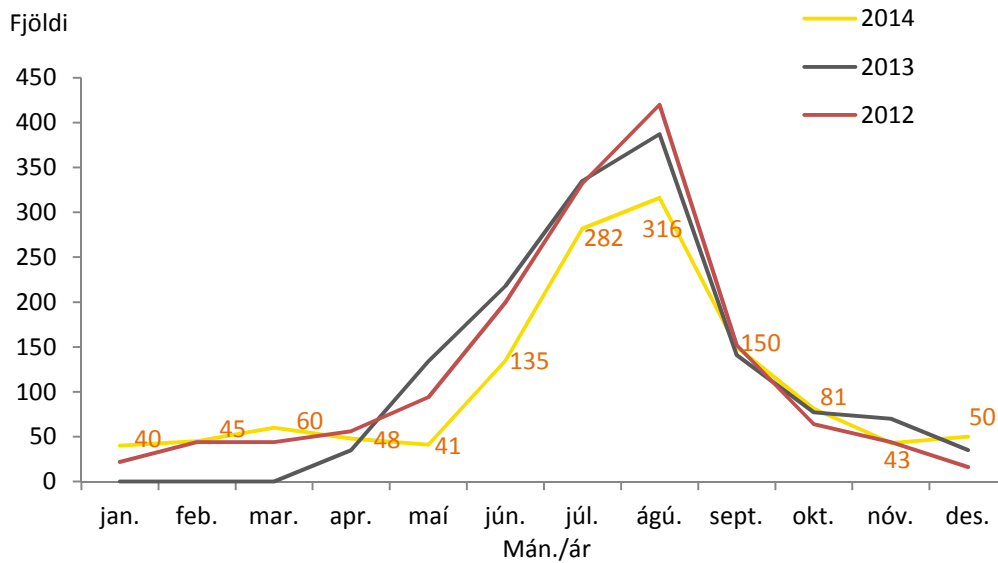
Rúmur helmingur (53%) ökumanna sem óku of hratt í Hvalfjarðarsveit og á Kjalarnesi mældist á 101-110 km hraða á klst. þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. (mynd 7). Þetta er í samræmi við hraðamælingar árið áður. Um 6% ökumanna mældust á 111-120 km hraða á klst. og 1% voru á meiri hraða en 121 km/klst. Sá sem hraðast ók var á 157 km/klst á Kjalarnesi.



Mynd 7. Hlutfall hraðakstursbrota í Hvalfjarðarsveit/Kjalarnesi þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð með stafrænum hraðamyndavélum árin 2013 og 2014.

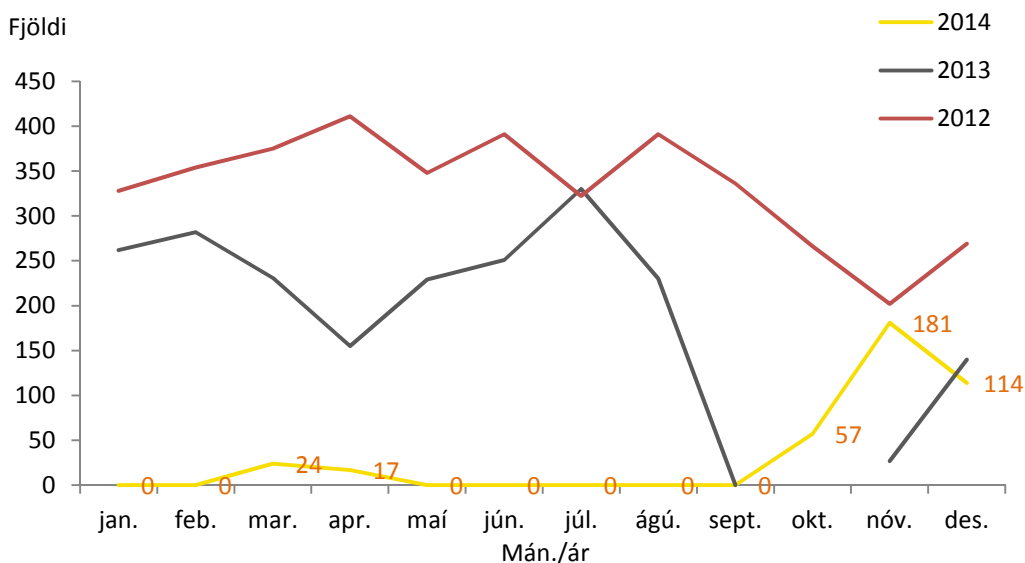
Fáskrúðsfjarðargöng og Hvalfjarðargöng

Á árinu 2014 var 1.291 hraðakstursbrot skráð í Fáskrúðsfjarðargöngum, sem er 10% færri brot en árið á undan. Brotin voru flest í júlí (282) og ágúst (316) og er það svipuð þróun og síðustu tvö ár (mynd 8).



Mynd 8. Fjöldi hraðakstursbrota á hraðamyndavélar í Fáskrúðsfjarðargöngum árin 2012-2014, greint eftir mánuðum.

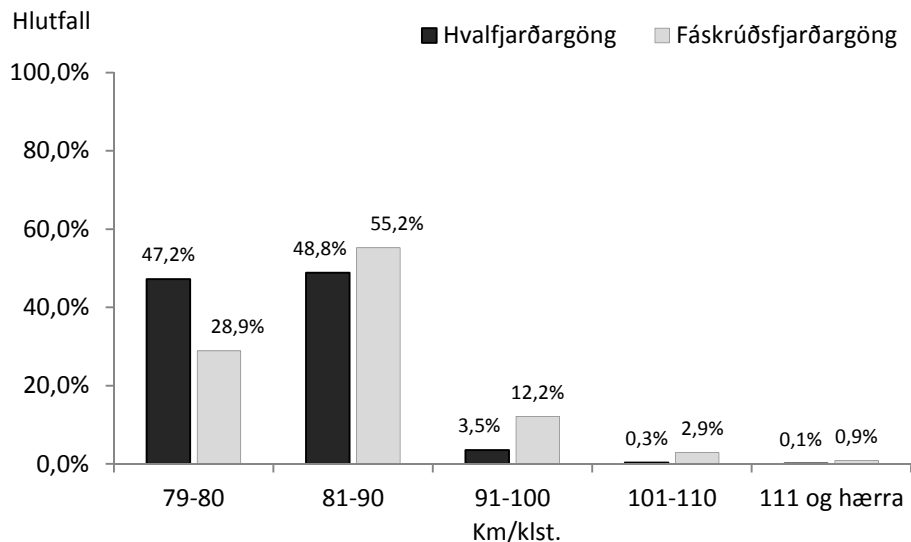
Alls voru 393 hraðakstursbrot skráð í Hvalfjarðargöngum árið 2014 að eru það mun færri brot en árið 2013 þegar brotin voru yfir 2.000 og brotin voru um 4.000 árið 2012. Sjá má dreifingu brota eftir mánuðum á mynd 9. Að hluta til er skýringin sú að unnið var við viðhald yfirborðs í Hvalfjarðargöngum haustið 2014 en einnig kemur til bilun búnaðar.



Mynd 9. Fjöldi hraðakstursbrota á hraðamyndavélar í Hvalfjarðargöngum árin 2012-2014, greint eftir mánuðum.

Hámarkshraði í Hvalfjarðar- og Fáskrúðsfjarðargöngum er 70 km/klst. Af þeim sem keyrðu of hratt um Hvalfjarðargöng mældist langstærsti hluti ökumanna á 79-80 km. hraða á klst. og 81-90 km/klst., eða 96% ökumanna. Sá sem mældist á mestum hraða var á 124 km hraða á klst.

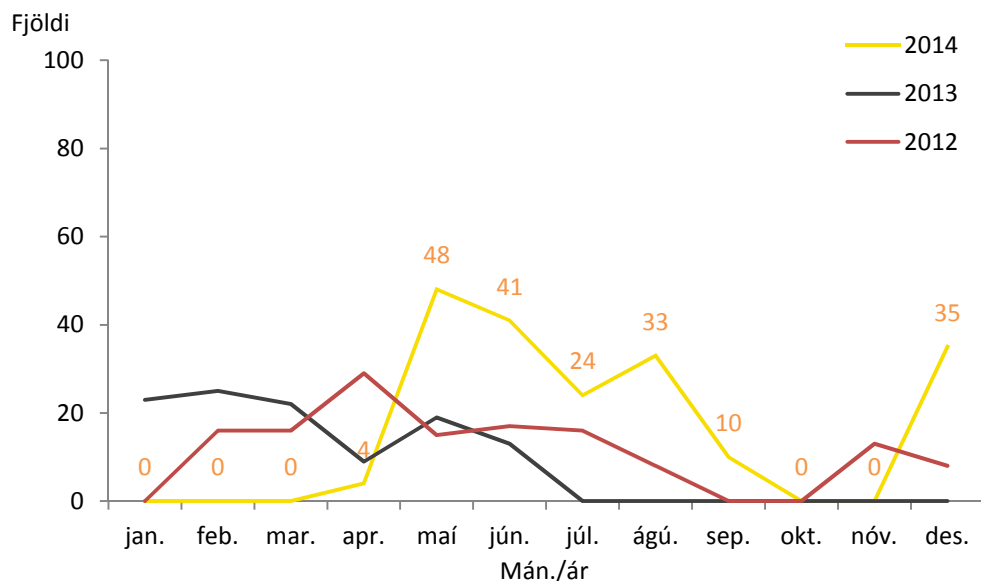
Meiri hraði er í Fáskrúðsfjarðargöngum en Hvalfjarðargöngum og voru flestir teknir á 81-90 km/klst og 16% ökumanna yfir 90 km/klst. Sá sem hraðast ók var á 131 km. hraða á klst (mynd 10).



Mynd 10. Hlutfall hraðakstursbrota þar sem hámarkshraði er 70 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð með stafrænum hraðamyndavélum árið 2014.

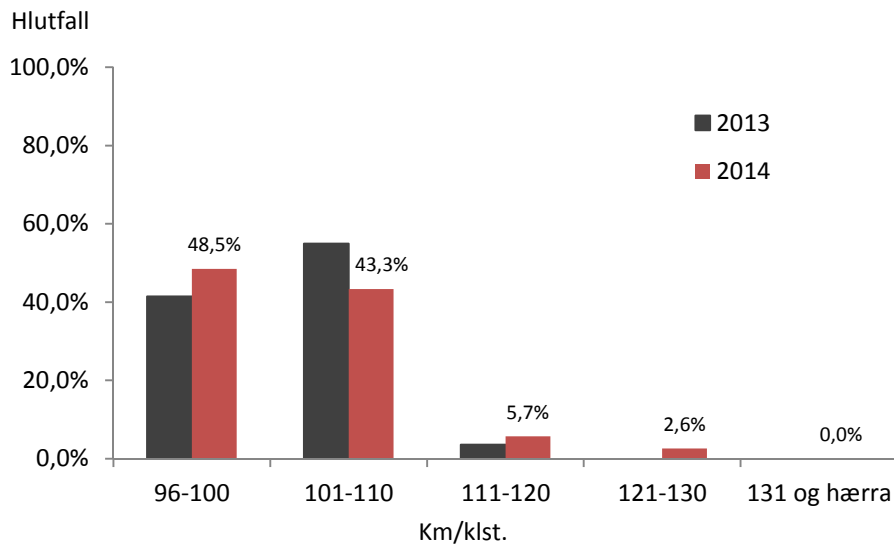
Suðurnes

Á Suðurnesjum voru 195 brot skráð á árinu 2014 og eru það rúm 80 fleiri brot en árið 2013. Eins og sjá má á mynd 9 voru engin brot skráð í janúar til mars og október til nóvember.



Mynd 11. Fjöldi hraðakstursbrota á hraðamyndavélar á Suðurnesjum 2012-2014, greint eftir mánuðum.

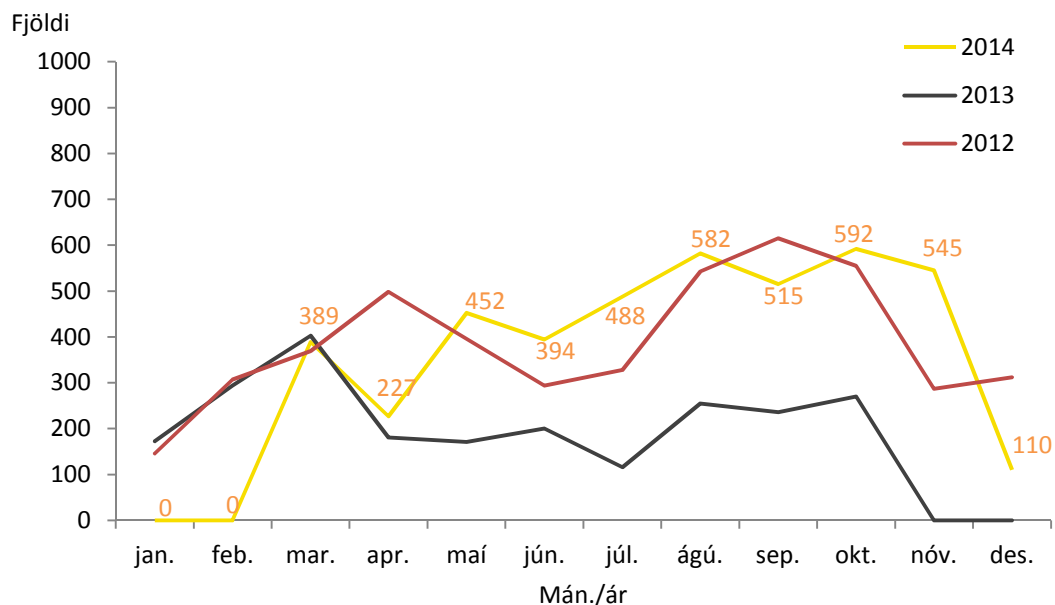
Flestir sem óku of hratt á Suðurnesjum mældust á 96-100 km hraða á klst. (49%) en árið 2013 voru flestir á 101-110 km hraða á klst. (55%). Fleiri voru hins vegar mældir á yfir 111 km/klst. árið 2014 en árið á undan, eða 8% miðað við 4% árið 2013 (mynd 12).



Mynd 12. Hlutfall hraðakstursbrota á Suðurnesjum þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð með stafrænum hraðamyndavélum 2013 og 2014.

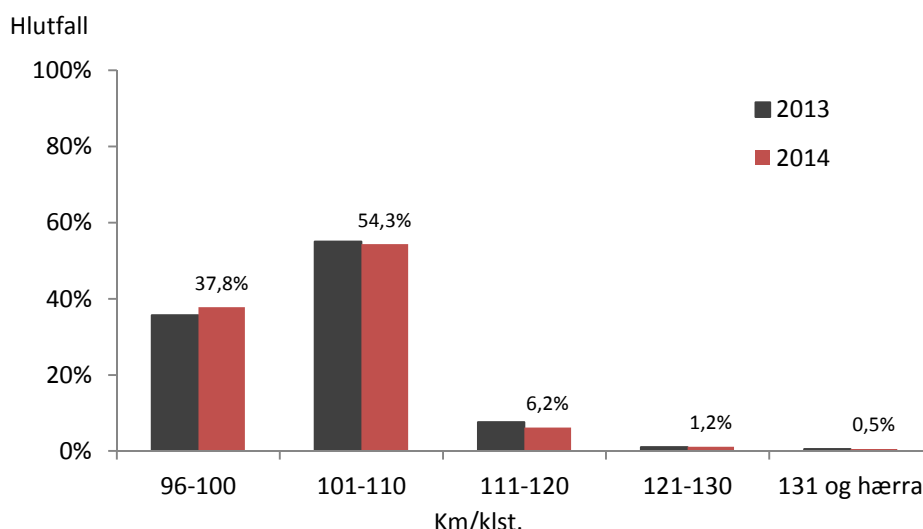
Suðurland

Á árinu 2014 voru skráð 4.294 brot á Suðurlandi. Það eru 87% fleiri brot en árið 2013, en 8% færri brot en árið 2012. Ekkert brot var skráð í janúar og febrúar en flest brot í október, eða rétt tæp 600 brot (mynd 11).



Mynd 13. Fjöldi hraðakstursbrota á hraðamyndavélar á Suðurlandi 2012-2014, greint eftir mánuðum.

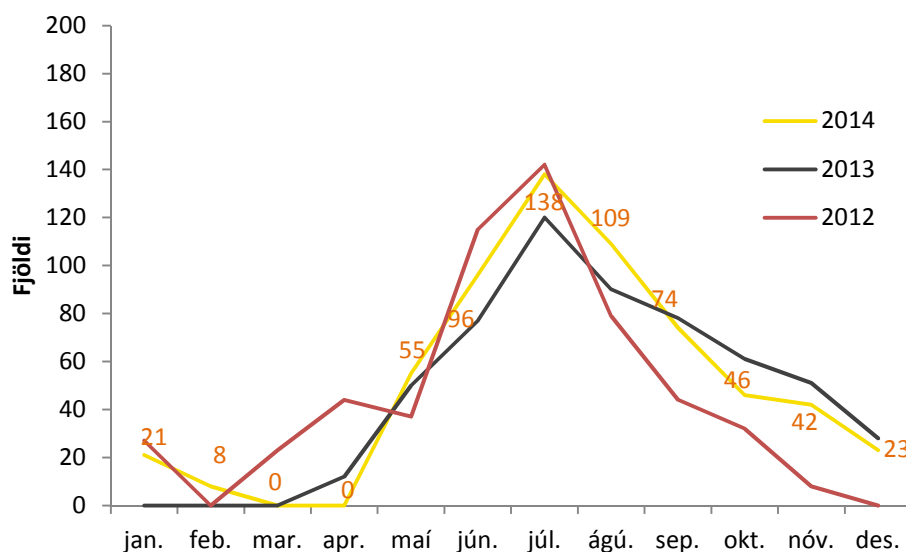
Af þeim öikumönnum sem óku of hratt á Suðurlandsvegi óku um 54% á bilinu 101-110 km hraða á klst. en hámarkshraði þar er 90 km/klst. Hraðinn var minni en árið á undan (mynd 14). Sá sem mældist á mestum hraða ók á 145 km/klst.



Mynd 14. Hlutfall hraðakstursbrota á Suðurlandi þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð með stafrænum hraðamyndavélum árin 2013 og 2014.

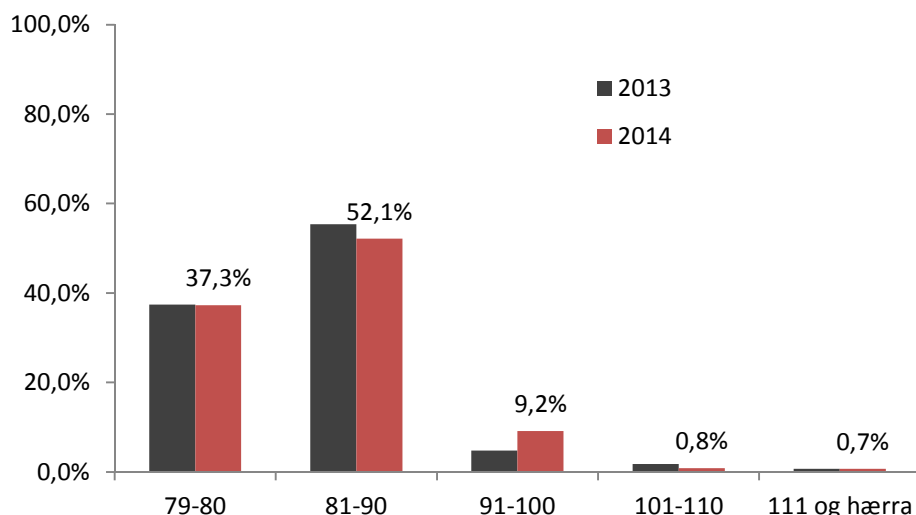
Bolungarvíkurgöng

Árið 2014 voru 612 brot skráð í Bolungarvíkurgöngum sem eru 8% fleiri brot en árið á undan. Dreifing brota hefur verið svipuð undanfarin 3 ár, og flest brot skráð í júlí.



Mynd 15. Fjöldi hraðakstursbrota á hraðamyndavélar í Bolungarvíkurgöngum (á Djúpvegi) árin 2012-2014, greint eftir mánuðum.

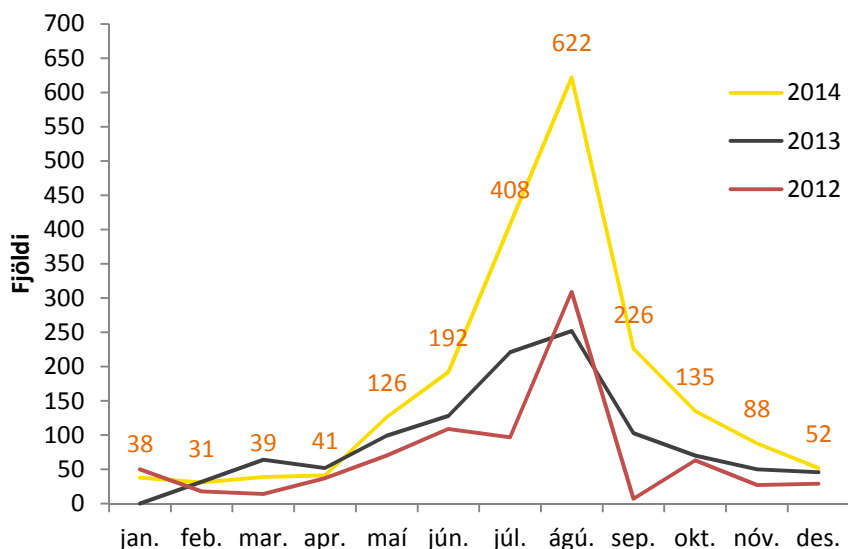
Flestir sem óku of hratt í Bolungarvíkurgöngum óku á 81-90 km hraða á klst., eða um 52%, en hámarkshraði í göngunum er 70 km/klst. Mældust tæp 11% á yfir 90 km. hraða á klst. sem er hærra hlutfall en árið 2013, þegar um 7% mældust á þeim hraða.



Mynd 16. 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 árin 2013 og 2014.

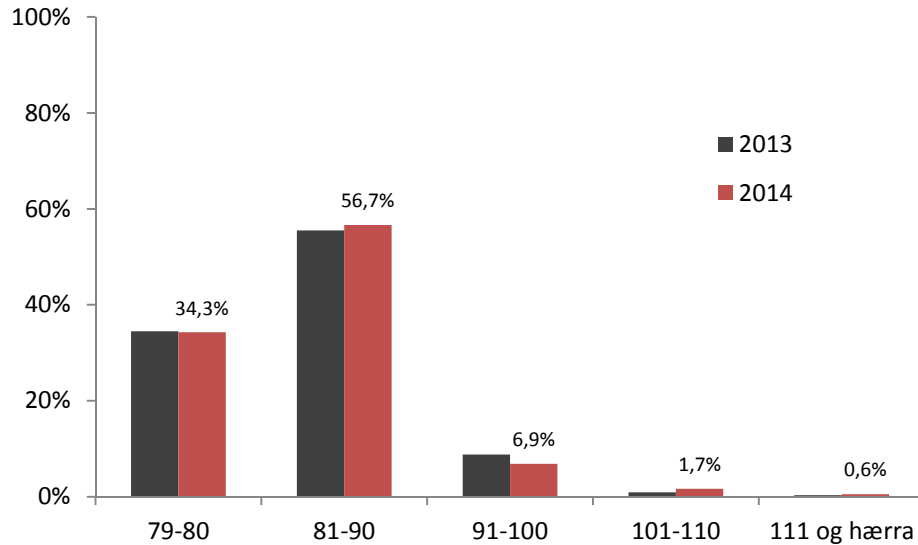
Héðinsfjarðargöng

Á árinu 2014 voru 1.998 brot skráð í Héðinsfjarðargöngum sem er 79% fleiri brot en árið 2013 og 141% fleiri brot en árið 2012. Fjöldi brota var yfir 100 frá maí til október, og flest í ágúst þegar þau voru yfir 600 talsins, sjá mynd 17.



Mynd 17. Fjöldi hraðakstursbrota á hraðamyndavélar í Héðinsfjarðargöngum (á Siglufjarðarvegi) árin 2012-2014, greint eftir mánuðum.

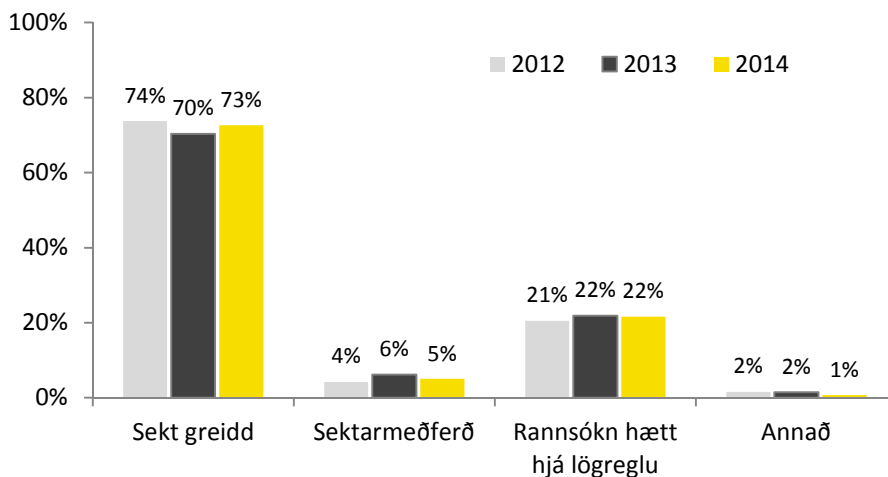
Rúmlega helmingur ökumanna (57%) óku á 81-90 km hraða á klst. en leyfður hámarkshraði í göngunum er 70 km/klst. Um 9% óku á yfir 90 km hraða á klst. Sá sem hraðast ók var á 155 km hraða á klst.



Mynd 18. Hlutfall hraðakstursbrota í Héðinsfjarðargöngum (á Siglufjarðarvegi) þar sem hámarks hraði er 70 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð með stafrænum hraðamyndavélum árin 2013 og 2014.

Sektarboð

Staða sektarboða árið 2014 miðast við stöðu í málaskrá lögreglunnar þann 17.mars 2015. Hafa ber í huga að þau brot sem eru skráð rétt fyrir áramót eru hugsanlega enn óafgreidd og að tölur um fjölda brota þurfa ekki að stemma við tölur um fjölda sektarboða. Af 28.298 hraðakstursbrotum sem skráð voru á árinu 2014 hafa 20.554 ökumenn greitt sektir sínar, um 73%. Þetta er hærra hlutfall en árið á undan en lægra hlutfall en árið 2012 (mynd 19) en þá höfðu 74% greitt sektir sínar. Þess skal þó getið að skýrslan fyrir árið 2012 var unnin í maí 2013 en fyrir 2013 og 2014 var hún unnin í mars og mögulega fleiri mál því enn í sektarmeðferð. Rannsókn var hætt í 22% tilvika árið 2014 og er það aukning frá fyrri árum.



Mynd 19. Afgreiðsla brota árið 2014 sem stafrænar hraðamyndavélar skráðu.

Þegar skoðuð eru tilvik þar sem rannsókn hefur verið hætt má sjá að stór hluti þessara mála er 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.

Viðauki IV. Lykilstærðir úr slysaskrá Samgöngustofu

2014



Tafla 1. Láttnir og alvarlega slasaðir 1991-2014

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
2014	4	177	181

Tafla 2. Fjöldi og hlutfall látinna eftir kyni

2014	Fjöldi látinna	Hlutfall
Karl	2	50%
Kona	2	50%

Tafla 3. Fjöldi og hlutfall látinna eftir aldri

2014	Fjöldi látinna	Hlutfall
0-16 ára	1	25%
17-26 ára	1	25%
27-36 ára	1	25%
37-46 ára	0	0%
47-56 ára	0	0%
57-66 ára	1	25%
67 ára og eldri	0	0%

Tafla 4. Fjöldi og hlutfall látinna eftir ársfjórðungi

2014	Fjöldi látinna	Hlutfall
janúar-mars	3	75%
apríl-júní	0	0%
júlí-september	1	25%
október-desember	0	0%

Tafla 5. Fjöldi og hlutfall látinna í dreifbýli/péttbýli

2014	Fjöldi látinna	Hlutfall
Dreifbýli	4	100%
Péttbýli	0	0%

Tafla 6. Flokkun látinna

2014	Fjöldi látinna	Hlutfall
Ökumenn bifreiða	2	50%
Farþegar bifreiða	2	50%
Ökumenn bifhjóla	0	0%
Fótgangandi	0	0%
Aðrir	0	0%

Tafla 7. Tegund banaslysa

2014	Fjöldi látinna	Hlutfall
Árekstur	4	100%
Útafakstur	0	0%
Ekið á fótgangandi	0	0%

Tafla 8. Fjöldi og hlutfall látinna eftir landsvæðum

2014	Fjöldi látinna	Hlutfall
Höfuðborgarsvæðið	0	0%
Suðurnes	0	0%
Vesturland / Vestfirðir	2	50%
Norðurland	1	25%
Austurland	1	25%
Suðurland	0	0%

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

Uppgjör fyrir árið 2014



Samtals

Verkefni eftir landshlutum	Kostnaður í lok árs 2014 (þús. kr.)
Suðursvæði	64.877
Vestursvæði	62.321
Norðursvæði	60.141
Austursvæði	48.901
Samtals	236.240

Suðursvæði

Vegkaflí	Staður	Áætlun 2014	Aðgerðir 2014	Kostnaður í lok árs 2014 (þús.)
1-b5	Hringvegur við Jökulsá á Sólheimasandi	Setja blikkljós við einbreiða brú.	Blikkljós sem verið höfðu við einbreiða bráðabirgðabrá yfir Múlakvísl sett upp við brúna.	729
1-b9	Hringvegur við brú yfir Ála	Lengja vegrið.	Sett 195 m fláavegrið í framhaldi af brúarvegriði.	2.654
1-c0	Hringvegur austan Hvolsvallar	Gera þéttbýlishliði með reiðleið, fyrsti áfangi.	Byrjað var á undirbyggingu við þéttbýlishlið sem m.a. á að vera reiðleið yfir Hringveginn. Fjögurra metra breið eyja. Einnig voru skilti keypt.	1.269
1-c0	Hringvegur við brú yfir Affall	Lengja vegrið.	Sett 206 m fláavegrið í framhaldi af brúarvegriði og frágangur við reiðveg.	2.557
1-c0	Hringvegur við brú yfir Þverá við Hvolsvöll	Lengja vegrið.	Sett 194 m fláavegrið í framhaldi af brúarvegriði og frágangur við reiðveg og girðingar.	3.459
1-d2	Hringvegur móts við afleggjara að Lambastöðum (3116-01)	Breikka öxl og færa vegrið sem sett var upp sunnan vegar árið 2013 utar.	Verk unnið skv. áætlun.	255
30-02	Skeiðavegur við Brautarholt	Setja upp hraðaviðvörðunarskilti, sem sýna hraða sem ekið er á, beggja vegna Brautarholts. Bæta merkingar og snyrta gróður.	Hraðaviðvörðunarskilti, ljósaskilti, sem sýna hvort ekið er of hratt, voru sett upp beggja vegna Brautarholts. Sveitarfélagið sá um að snyrta gróðurbelti (aspir). Þverrifflur málaðar á vegyfirborð.	4.663
30-04 / 32-01	Þjórsárdalsvegur við Skeiðaveg við Sandholt	Setja framhjálaup við vegamótin.	Verk unnið skv. áætlun.	1.440

32-01	Þjórsárdalsvegur meðfram Kálfá	Setja upp vegrið.	Sett var upp 538 m langt fláavegrið að sunnanverðu þar sem annars vegar Kálfá er nálægt veginum en hins vegar brattur flái og kröpp beygja	4.863
36-04 og 36-06	Þingvallavegur beggja vegna þjónustumiðstöðar	Setja upp hraðaviðvörðunarskilti á tveimur stöðum, annars vegar á 36-06_100 og hins vegar á 36-04_7700.	Hraðaviðvörðunarskilti, ljósaskilti, sem sýna hvort ekið er of hratt, sett upp skv. áætlun.	2.484
36-06 / 3834-01	Þingvallavegur, vegamót við Hakið	Lagfæring vegamóta. Hluti kostnaðar greiddur af öðrum lið.	Gerð voru stefnugreind vegamót með sérakreinum úr báðum áttum. Þá var tenging að Hakinu gerð meira hornrétt. Malbik lagt og eyjur og aðrar hjálparlinur málaðar.	23.978
40-06	Hafnarfjarðarvegur við Hjallahraun	Setja upp gangbrautarljós.	Sett voru gangbrautarljós yfir Hafnarfjarðarveg (40-06) (Fjarðarhraun) á móts við Helluhraun í Hafnarfirði en þar er fjölfarin gönguleið yfir umferðarmikinn veg. Um leið var lokað fyrir vinstri beygju af Helluhrauni inn á Hafnarfjarðarveg. Kostnaður við gangbrautarljós skiptist til helminga á milli sveitarfélagsins og Vegagerðarinnar. Kostnaður við lokun vinstri beygju var greiddur af öðrum lið.	4.820
261-01	Fljótshlíðarvegur austan Hvolsvallar	Þéttbýlishlið með reiðleið, fyrsti áfangi.	Byrjað var á undirbyggingu við þéttbýlishlið. Einnig voru skilti keypt.	851
	Þjónustustöð Selfossi, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir	Ræsi var lengt og ekið með efni í háa vegfláa á Biskupstungnabraut á móts við Laugarbakka og þeir gerðir flatari.	2.463
	Þjónustustöð Vík, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir	Lagfærðir tveir hlykkir á Fljótshlíðarvegi nr. 261-04 á móts við Háa-Múla. Vegurinn fer þannig einnig fjær Bleiksá, þar sem hann var áður á varnargarði.	1.266
	Hönnun öryggisaðgerða á Suðursvæði			6.261
	Umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á Suðursvæði			864

Samtals áfallinn kostnaður á Suðursvæði 2014:

64.877

Vestursvæði

Vegkafli	Staður	Áætlun 2014	Aðgerðir 2014	Kostnaður í lok árs 2014 (þús.)
1-g2 / 1-g3 / 47-12	Hringvegur við Hvalfjarðarveg (47-12)	Lengja framhjálaup við vegamótin og setja finnskan kíl.	Verk unnið skv. áætlun.	7.682
1-g3	Hringvegur við afleggjara að Skipanesi	Setja klæðingu á framhjálaup sem búið var til 2013	Verk unnið skv. áætlun.	939
1-g3	Hringvegur við Melasveitarveg	Setja klæðingu á framhjálaup sem búið var til 2013	Verk unnið skv. áætlun.	
1-g3	Hringvegur við afleggjara að Ölveri	Setja klæðingu á framhjálaup sem búið var til 2013	Verk unnið skv. áætlun.	
1-g4 / 1-g5	Hringvegur, vegamót við Borgarfjarðarbraut	Ljúka lagfæringum sem hófust 2013 og fólust í stefnugreiningu og uppsetningu lýsingar við vegamótin.	Kostnaður við lýsingu vegamótanna féll á árið 2014. Klæðing var lögð á vegamótin. Umferðareyjar voru málaðar. Gerð var breyting á vegsniði vegarins vestan vegamótanna og vegur settur úr 9.0 m í 12.0 m til samræmis við vegsnið Borgarfjarðarfyllingar.	12.710
51-01	Akrafjallsvegur við tengingu að Innra-Hólmsveg í stöð 970	Lengja ræsi og fylla yfir.	Ræsi sett í skurð sem var innan öryggissvæðis.	470
54-06 / 56-01	Vegamót Snæfellsnesvegur og Vatnaleiðar	Bæta merkingar á Vatnaleið við vegamótin með því að mála buldurspeli og mála biðskyldumerki.	Biðskyldumerki í 300 m fjarlægð var þegar uppi. Settir voru "buldurspeli" á Vatnaleið við vegamótin. Þá þarf þó að lagfæra vegna álags frá snjómokstri. Kostnaður var greiddur af öðrum lið.	0
54-10	Snæfellsnesvegur á Fróðárheiði við Laxárglúfur	Setja upp vegrið.	Sett var upp hefðbundið bitavegrið	2.908
60-04 / 586-01	Vegamót Vestfjarðavegar og Haukadalsvegur við Haukadalsá	Hanna og útbúa merki til uppsetningar á Haukadalsveg til að vara við einbreiðri brú þegar beygt er til hægri.	Merkið var hannað og útbúið en sett upp 2015.	273
60-07	Vestfjarðavegur um Ljá	Stokkur á Ljá var lengdur 2005 og vegur breikkaður. Setja upp víravegrið sem þegar er til.	Víravegrið sett upp í samræmi við áætlun. Efnið var til en fjárveiting notuð til að greiða kostnað við uppsetningu.	2.791

61-35	Djúpvegur um Kamsnes (Hjalla)	Breikka veg og setja upp vegrið.	Vegur var breikkaður og víravegrið sett upp á 1500 m kafla st. 1400 - 2900	14.364
612-02	Örlygshafnarvegur um Hafnarmúla	Ljúka aðgerðum sem hófust 2013. Það ár voru gerðir stoðveggir og vegriðsefni keypt.	Lokið við breikkun vegar og vegrið jafnframt sett upp.	7.655
	Borgarnes, umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir.	Stórir steinar fjarlægðir af vegsvæði 54-04 Snæfellsnesvegi við Brúarhraun og Haukatungu. Klipptur trjágróður sem takmarkaði vegsýn við gatnamót Hringveggar 1H2 og Vestfjarðavegar 60-01 í Norðurárdal. Tekið úr klapparholti við Þverárhliðarveg 522-01.	389
	Ólafsvík, umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir.	Ræsi á Stykkishólmsvegi lagað og lengt, löguð vegrás við Skógarnesafleggjara.	645
	Búðardalur, umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir.	Ræsi löguð og lengd á Svínadal á Vestfjarðavegi.	1.383
	Patreksfjörður, umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir.	Fjárveiting nýtt til öryggisaðgerðar á Örlygshafnarvegi um Hafnarmúla, sjá ofar.	0
	Ísafjörður, umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir.	Rásir hreinsaðar í Djúpi og gert útskot fyrir stóra bíla á einbreiðum kafla í Álftafirði.	1.077
	Hólmavík, umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir.	Saksteinar meðfram Drangsnisvegi (645-03) fjarlægðir	1.127
	Hönnun öryggisaðgerða á Vestursvæði			4.733
	Umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á Vestursvæði			3.174

Samtals áfallinn kostnaður á Vestursvæði 2014:

62.321

Norðursvæði

Vegkaflí	Staður	Áætlun 2014	Aðgerðir 2014	Kostnaður í lok árs 2014 (þús.)
1-m2	Hringvegur milli Skagastrandarvegar og Hvammsvegar	Lagfæra kanta og hættuleg ræsi á hluta kaflans.	Farið var yfir um 3 km langan kafla og ákveðið með aðgerðir. Minnkaður var halli fláa í 1:3 þar sem því var við komið og ræsi lengd og endafrágangur lagfærður. Á þessum kafla eru einstaka staðir sem verður síðan að bæta með vegriði en þar eru ekki aðstæður til að lagfæra fláa. Byrjað var við bæinn Breiðavað og haldið inn í Langadal.	10.121
1-m7	Hringvegur milli Sauðárkróksbrautar og Siglufjarðarvegar	Setja upp vegrið við tvo steypa stokka, steinræsi.	Sett upp víravegrið á báðum stöðum. Lengd vegriða var samtals 421 m.	5.895
1-p2	Hringvegur í Öxnadal.	Setja upp vegrið á þremur stöðum þar sem vegurinn liggur næst Öxnadalásá.	Sett var niður fláavegrið á tveimur stöðum, samtals 610 m. Ekki var hægt að setja vegrið upp á þriðja staðnum þar sem það lokar aðkomu að veiðistað. Skoða þarf breytingar á þeirri tengingu.	5.359
1-p7	Hringvegur um Akureyri	Greiða kostnað í tengslum við breytingar á umferðarljósum á gatnamótum Hringvegar og Tryggvabrautar/Borgarbrautar	Gert skv. áætlun.	1.094
1-p9	Hringvegur við Eyjafjarðará	Lengja vegrið við brúna yfir Eyjafjarðará og setja eftirgefalega vegriðsenda.	Vegrið sett upp eins og áætlað var. Heildarlengd vegriða 508 m og 7 stk. ABC öryggisendar.	6.730
1-q0	Hringvegur við steyp tæsi austan Eyjafjarðarbrautar eystri	Setja upp vegrið og eftirgefalega vegriðsenda.		
1-r3	Hringvegur á Mývatnsöræfum	Keyra í kanta og setja upp fláavegrið á um 500 m kafla þar sem djúpar hraungjótur eru sitt hvorum megin vegar.	Framkvæmt eins og áætlað var. Vegrið sett á báða kanta, heildarlengd 998 m.	13.469
75-06	Sauðárkróksbraut í grennd við Utanverðunes	Setja upp fláavegrið á hættulegan kafla við Utanverðunes.	Fláavegrið sett upp eins og áætlað var. Kantar lagaðir lífilsháttar til að koma vegriði fyrir. Heildarlengd vegriðs 299 m.	3.932

76-14	Siglufjarðarvegur við innkomu í bæinn að sunnan	Greiða skuld vegna gönguþverunar.	Gert skv. áætlun.	483
	Þjónustustöð Hvammstanga, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir	Ræsi á Þúfnalæk á Hringvegi (1-k9) norðan Reykjabrautar lengt um 6 m í báðar áttir og endaðgangur lagaður.	1.451
	Þjónustustöð Sauðárkróki, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir	Breikkuð ræsi á Siglufjarðarvegi við vegamót vegar upp í Flugumýri. Á sama vegi 500 m sunnar var ræsi lengt og endaðgangur lagaður. Enn sunnar var ræsi lengt í báðar áttir og reiðvegur færður frá Þjóðvegi. Við vegamót Hringvegjar og Siglufjarðarvegjar var ræsi lengt og skurður lagaður.	1.456
	Þjónustustöð Akureyri, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir	Grjót og staksteinar hreinsaðir af vegsvæði á Hringvegi á Svalbarðsströnd (1-q1 og 1-q2). Einnig var lítilli grjótnámu við hlið vegar lokað og hún jöfnuð.	686
	Þjónustustöð Húsavík, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir	Runnar og tré fjarlægð af vegsvæði á Norðausturvegi (85-03) frá Aðaldalsvegi að Sandsvegi. Markmiðið var að bæta vegsýn og draga úr snjódriftum.	725
	Þjónustustöð Þórshöfn, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir	Stórgrýti fjarlæggt og vatni veitt frá vegi á 3 km kafla á Brekknaheiði (85-31).	737
	Hönnun öryggisaðgerða á Norðursvæði			7.261
	Umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á Norðursvæði			742

Samtals áfallinn kostnaður á Norðursvæði 2014:

60.141

Austursvæði

Vegkaflí	Staður	Áætlun 2014	Aðgerðir 2014	Kostnaður í lok árs 2014 (þús.)
1-s4	Hringvegur við Langadalsá	Setja upp vegrið við stórt stálplöturæsi.	Fláar breikkaðir og sett upp fláavegrið beggja megin vegar við ræsi á Langadalsá, samtals 330 m.	5.065
1-s5	Hringvegur við vegamót Norðausturvegar (85-44)	Lengja ræsi rétt austan vegamótanna og laga fláa.	Ræsi lengt og fláar lagaðir við vegamót Hringvegar og Norðausturvegar (85-44).	
1-s7	Hringvegur Jökuldal	Lengja ræsi og laga fláa og setja vegrið við ræsi á Rjúkanda.	Vegsvæði lagfært, fláar lagaðir, ræsi lengd og sett vegrið við ræsi á Rjúkanda. Fláavegrið samtals 340 m.	9.587
1-s9	Hringvegur Jökuldal	Fylla utan á veg og setja vegrið við hættulegan stað.	Ræsi lengt og flái lagaður þannig að ekki þyrfti að setja upp vegrið.	3.071
1-u5	Hringvegur utan við Fossárvík Berufirði. Áfangi I.	Breikka veg og setja upp vegrið.	Axlir breikkaðar fyrir vegrið á um eins km kafla og vegriðsefni (560 m af bitavegriði) keypt. Vegriðið verður sett upp 2015.	6.308
92-00	Norðfjarðarvegur (Fagradalsbraut) við vegamót Tjarnarbrautar á Egilsstöðum, í grennd við Shell.	Auka öryggi gönguleiðar.	Vegur breikkaður, gerð hellulögð miðeyja með gangbraut með tilheyrandi merkingum, upplýstum að hluta.	5.162
92-04	Norðfjarðarvegur, Skriður og Grænafell	Ljúka endafrágangi á tveimur Espenendum.	Unnið skv. áætlun.	45
92-07	Norðfjarðarvegur við Mjóeyrarveg	Bæta merkingar við vegamótin.	Verk unnið skv. áætlun.	907
93-01	Seyðisfjarðarvegur	Ljúka gerð gönguleiðar sem byrjað var á 2013.	Lokið við hellulagða umferðareyju með gangbraut og settar upp tilheyrandi merkingar.	1.233
96-08	Suðurfjarðavegur um Gvendarnes	Breikka veg og setja upp vegrið.	Vegur breikkaður og hlaðinn upp kantur, sett upp 182 m fláavegrið við Lönd.	5.956
98-01	Djúpavogsvegur	Verkefni var ekki á áætlun en bættist við.	Hraðaviðvörðunarskilti endurnýjað.	1.171
99-01	Hafnarvegur við Hafnarnes og Dilknesholt	Setja upp stefnuörvar sem keyptar voru 2013.	Verk unnið skv. áætlun en kostnaður greiddur af öðrum lið.	0

	Þjónustustöð Fellabæ (Vopnafjörður meðtalinn), lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir	Lokið við endurbætur á vegsvæði á Hringvegi 1-S8 milli Svelgsár og Teigarár (3 km). Grjóthreinsað, skurðbakkar jafnaðir, fláar við ræsaenda og tengingar lagfærðir.	1.040
	Þjónustustöð Reyðarfirði, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir	Lagfært vegsvæði 96-07/08 á um 0,4 km, skurður færður fjær vegi, fyllingar og skeringar lagfærðar.	1.121
	Þjónustustöð Höfn, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir	Mokað ofan í gamla vegskurð með vegi á um 0,65 km kafla við Melrakknes 1-U8.	1.023
	Hönnun öryggisaðgerða á Austursvæði			282
	Umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á Austursvæði			6.930
	Samtals áfallinn kostnaður á Austursvæði 2014:			48.901

Viðauki VI. Hvíldarsvæði við þjóðvegi og undirgöng fyrir búfé

Uppgjör fyrir árið 2014



Verkefni umferðaröryggisáætlunar: Undirgöng fyrir búfé og hvíldarsvæði við Þjóðvegi

Uppgjör fyrir 2014.

Vegkafli	Staður	Áætlun	Aðgerðir 2014	Kostnaður í lok árs 2014 (þús. kr.)
1-u2	Hringvegur við Kross í Berufirði	Setja búfjarræsi undir veg	Sett niður búfjarræsi við Kross og vegsvæði lagfært um ræsið. Efniskostnaður greiddur 2013.	4.095
37-03	Laugarvatnsvegur við Hjálmsstaði	Setja búfjarræsi undir veg	Sett var 30 m langt búfjarræsi að þvermáli 2,4 m á Laugarvatnsveg á móts við Hjálmsstaði, en greitt var fyrir efnið árið 2013.	4.767
Samtals áfallinn kostnaður 2014:				8.862

Viðauki VII. Skýrslur Grundaskóla um grunnskólafræðslu



Fjárhagslegt uppgjör á umferðarfræðslu í Grundaskóla 2014

Sundurliðun kostnaðar vegna móðurskóla í umferðarfræðslu árið 2014. Fjárhagsáætlun fyrir verkefnið gerði ráð fyrir 6,0 milljónum króna sbr. samstarfssamning er undirritaður var um verkefnið. Ljóst er að kostnaður árið 2014 er 73.208 kr. undir áætlun miðaðvið það sem gert var ráð fyrir í samstarfssamningi. Árið 2013 var hins vegar -523.000 kr. halli og var farið í margþættar aðgerðir til að draga úr kostnaði við verkefnið á árinu 2014. Starfsárið 2014 er því fyrsta árið þar sem tekst að halda útgjöldum innan áætlunar.

Kostnaðarskipting milli liða tekur miða af áætluðu vægi milli verkþátta sbr. áætlun verkefnastjóra.

Niðurstöðutölur fyrir verkefnið 2014 eru eftirfarandi:

Kostnaðarliðir	Áætlun 2014	Kostnaður 2014
Laun og launatengd gjöld 2014 <ul style="list-style-type: none"> • Úthringingar/símavinna • Undirbúningur ferða, funda, fyrirlestra • Heimsóknir í skóla • Efnisöflun fyrir vef/lestur • Ráðgjöf/samstarf • Annað tengt fundum o.fl. 	4.240.000-	<u>4.541.000</u> 1.550.000 700.000 700.000 800.000 700.000 91.000
Aðstöðugjöld í Grundaskóla vegna verkefnis <ul style="list-style-type: none"> • Tölvukostnaður • Ljósritun • Pósturburðargjöld • Símakostnaður • Mótt. gesta, kaffikostn. o.fl. • Aðstöðugjöld (12500 pr. mán) 	1000.000-	<u>1000.000-</u> 475.000 120.000 85.000 100.000 70.000 150.000
Ferðakostnaður <ul style="list-style-type: none"> • Gisting/flug • Bílaleiga • Aksturskostnaður, göng o.fl. 	460.000-	<u>385.792</u> 0 0 385.792
Kostnaður alls vegna móðurskólaverkefnis 2014:	6.000.000	5.926.792



Grundaskóli
Akranesi

Ársskýrsla Grundaskóla
Móðurskóli í umferðarfræðslu
2014

Hildur Karen Aðalsteinsdóttir
Karen Lind Ólafsdóttir

1. Í stuttu máli

Þessi áfangaskýrsla, fyrri hluta árs 2014, á að gefa yfirlit yfir helstu störf verkefnastjóra Grundaskóla, móðurskóla í umferðarfræðslu, frá janúar til júní. Hér er listað upp helstu verkefni sem verkefnastjóri kom að á umræddu tímabili. Í lokin verður svo tekið saman þau verkefni sem eru í vinnslu og verður haldið áfram í haust ásamt myndum frá þessu tímabili.

1.1 Helstu verkefni á vormánuðum

- Úthringingar í skóla á höfuðborgarsvæðinu og á Suðurlandi
- Skólaheimsóknir á höfuðborgarsvæðið
- Reglulegur tölvupóstur í alla grunnskóla í landinu
- Skólanámskrá - Starfs- og kennsluáætlun
- Fésbókarsíða stofnuð - deila efni og greinum
- Aðstoð og lagfæringar á bæklingi Lýðheilsustofnunnar
- Aðstoð við hjálmagjafir á Vesturlandi
- "Umferðarsáttmálinn" fundir með Samgöngustofu og Lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu um innleiðingu í grunnskóla
- Samskipti við Kennarinn.is og Menntagátt gagnasafn HÍ
- Ýmiskonar aðstoð og leiðbeiningar í beinu framhaldi af tölvupóstum eða heimsóknum, t.d. hugmyndir að kennsluefni, gangbrautarvörslu, öruggari aðkomu að skólanum, hjóladögum/hjólatímum í íþróttum, uppsetningu á leikritinu Umferðarlandi, ýmislegt efni o.fl.

1.2 Úthringingar, skólaheimsóknir og tölvupóstar

Fyrstu þrjú verkefnin þ.e. úthringingar, skólaheimsóknir og tölvupóstar eru í raun viðamestu verkefnin í starfinu. Því verður haldið áfram á haustmánuðum milli ýmissa annarra verkefna.

Nokkrir skólar á höfuðborgarsvæðinu voru eftir frá því í haust sem ekki náðist gott samband við fyrir en á vormánuðum. Þó var hringt í nokkra skóla á suðurlandinu samhliða, því verður haldið áfram á haustmánuðum. Höfuðborgarsvæðið er viðamikilið og nauðsynlegt að hafa það í raun í vinnslu samhliða öðrum landshlutum.

Þeir skólar sem voru sérstaklega heimsóttir í vor voru eftirtaldir: Smáraskóli, Fossvogsskóli, Lágafellsskóli, Ártúnsskóli, Hörðuvallaskóli, Kársnesskóli, Brekkubæjarskóli, Grunnskóli Borgarnes, Heiðarskóli.

Tölvupóstar með ýmsum upplýsingum og ábendingum í alla skóla er orðin reglulegur þáttur í starfinu og í beinu framhaldi af tölvupóstum fara fram ýmis samskipti við aðra skóla. Þessar bréfaskriftir skiptast einkum í eftirfarandi fjóra flokka.

Fyrsta bréfið fjallaði um skólanámskrána, hvernig og hvar við sjáum fyrir okkur að umferðarfræðslan fái sinn besta sess. Við sögðum frá því að við teljum að besta leiðin sé í raun tvíþætt. Önnur er að taka saman í einn kafla í *Starfsáætlun* áherslur og stefnu skólans í málum sem tengjast umferð, öryggi og slysavörnum. Þar kæmu fram almennar reglur sem skólinn setur, nokkur ráð til foreldra t.d. bestu aðkomu að skólanum og örlítið um stefnu skólans í fræðslunni almennt. Síðan kæmu nánari áhersluþættir fram í kennsluáætlun í skólanámskrá. Þar er ákveðnum námsþáttum skipt niður í aldurstig, helstu áhersluþættir fyrri- og seinni hluta skólaársins ásamt kennsluáferðum, verklagi, námsefni og námsmati. Með þessu bréfi sendum við uppkast/vinnuskjal af okkar kafla í starfsáætlun Grundaskóla og hvetjum aðra skóla til að nýta sér þetta uppkast að vild, breyta því og aðlaga að sínum skóla. Í haust er svo stefnt á að senda endanlegt skjal úr *Starfsáætluninni* ásamt okkar útgáfu af kennsluáætlun.

Annað bréfið fjallaði um Umferðarvefinn á fés-bókinni, viðtakendur bréfsins voru hvattir til að áframsenda bréfið á alla starfsmenn skólans.

Þriðja bréfið fjallaði um ýmislegt tengt reiðhjólinu enda sá tími ársins kominn þar sem reiðhjólin fara af stað. Í bréfinu bentum við á ýmislegt efni tengt reiðhjólinu á Umferðarvefnum okkar og sendum ýmislegt efni í viðhengi sem hægt væri að nota eins og orðasúpur, vefrallý um reiðhjól o.fl. Hvöttum stjórnendur einnig til að huga að bókakaupum fyrir haustið og bentum á nokkrar góðar bækur fyrir öll aldurstig sem hægt væri að pantast hjá Námsgagnastofnum. Einnig bentum við á efnið *Hjólum og njótum* sem er fánlegt gjaldfrjálst á vef Námsgagnastofnunar.

Fjórtða bréfið fjallaði *flökkureiðhjól* og útfærslu á kennslustund um öryggisbúnað á reiðhjól og reglur fyrir þá sem nota þennan frábæra ferðamáta. Þá var farið vel í hvernig hægt er að útfæra á einfaldan hátt kennslustund þar sem farið er yfir þessa þætti (Sjá nánar hér að neðan um reiðhjól sem fór á milli bekkja). Í þessu bréfi sögðum við einnig frá hjólatímum í íþróttum og hvöttum skóla til að prufa svipað á haustin eða vorin. Þá sendum við í viðhengi hvernig við í Grundaskóla skipulögðum og útfærðum þessa daga svo aðrir skólar gætu nýtt sér það með lítilli vinnu/fyrirhöfn.

1.2 Facebooksíða stofnuð

Ákveðið var í samstarfi við Samgöngustofu að stofna síðu inn á Facebook sem bæri nafnið "Umferðarvefurinn" líkt og www.umferd.is. Markmið með síðunni er að vera nær kennurum og foreldrum og þannig ná auðveldlegra til þeirra. Hvetja þau til kennslu og umræðna með ýmiskonar verkefnum og hugmyndum. Reglulega var sett inn efni sem tengdist umferðinni, hvort sem það er frá verkefnum og ýmiskonar vinnu frá okkur í Grundaskóla eða greinum frá ýmsum aðilum eins og Lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu, Samgöngustofu eða fréttamiðlum í landinu. Á haustmánuðum þarf að auka við fylgjendur t.d. með því að senda slóðina reglulega í tölvupóstum til skóla í landinu.

1.4 Aðstoð og lagfæringar við bækling Lýðheilsustofnunar

Endurskoðun á texta í bókinni *Virkni í skólastarfi - Handbók um hreyfingu fyrir grunnskóla* fyrir Embætti landlæknis. Helsta ástæða endurskoðunar voru innleiðing á nýrri Aðalnámskrá fyrir grunnskóla frá 2011, ný stefnumótun ráðuneytisins í íþróttamálum frá 2011 og þróunarstarfi í verkefninu Heilsueflandi grunnskóli. Mikil vinna var lögð í þetta verkefni.



1.5 Hjálmagjafir fyrir 1. bekk á Vesturlandi



Verkefnastjóri aðstoðaði Kíwanismenn með hjálmagjafir á Vesturlandi og heimsótti skólana á svæðinu í leiðinni. Hann var með stutta fræðslu og fór yfir mikilvægi þess að nota hjálminn, stilla hann rétt o.s.fv. svo var þeim sýnt eggíð og hjálminn, hvað getur gerst ef maður notar ekki hjálm. Skólar sem voru heimsóttir tengt þessu voru Brekkubæjarskóli, Grundaskóli, Heiðarskóli í Leirársveit og Grunnskólinn í Borgarnesi.

1.6 Umferðarsáttmálinn

Lögreglan á höfuðborgarsvæðinu leitaði eftir samstarfi við okkur um vinnu og innleiðingu *Umferðarsáttmálans* í grunnskólum. Við bjuggum til teymi í kringum verkefnið og skipaði lögreglan þrjá fulltrúa: Rannveigu Þórisdóttur, Þóri Ingvarsson og Kristján Ólaf Guðnason. Þóra Magnea Magnúsdóttir kom frá Samgöngustofu og undirrituð Karen Lind Ólafsdóttir frá Grundaskóla. Sigurður Arnar Sigurðsson, aðstoðarskólalastjóri Grundaskóla fundaði með hópnum í byrjun. Teymið hittist í tvígang á vordögum í mars og apríl, fyrst í Grundaskóla og svo í húsnæði Samgöngustofu. Helsta umræðuefnið var, hvernig við getum sameiginlega reynt að koma sáttmálanum smátt og smátt inn í huga yngri kynslóðarinnar þ.e. nemenda á grunnskólaaldri þannig að sáttmálinn verði hluti af þeirra hugsun í öllu sem tengist umferðinni. Verkefnið er ekki einhverskonar átak sem byrjar og endar, heldur er horft á þessa vinnu sem langtíma verkefni sem líkur í raun aldrei. Við í Grundaskóla ætlum að prufa að vinna með sáttmálann og einstaka boðorð á ýmsan hátt á haustdögum/þemadögum í ákveðnum árgöngum. Þannig er markmiðið að heyra aðeins og sjá þeirra upplifun og hugsun á boðorðunum, hvernig þau tengja boðorðin inn í umferðina og hvernig þau sjá þetta fyrir sér.

1.7 Ýmiskonar aðstoð

Töluverður tími fer reglulega í almenna aðstoð við einstaklinga og skóla á ýmsum stigum, oft í beinu framhaldi af heimsókn og en einnig út frá tölvupóstum sem við höfum sent út í skóla. Það er okkar að deila efni og senda reglulega út áminningar og efni til skólanna og við reynum að kappkosta við að segja frá því sem við höfum verið að prufa í Grundaskóla. Ég held að það sé besta leiðin til að hvetja aðra skóla áfram í þessari kennslu. En einnig eru símahringingarnar mjög mikilvægar í að vekja og hvetja aðra skóla áfram.

1.8 Helstu verkefni í Grundaskóla

- 3. bekkur - bærinn minn
- 2. bekkur - Stóra bókin - ýmis verkefni
- Hjólaferðin á milli bekkja fyrir 8.- 10. bekk í apríl
- Hjólaferðir í íþróttum á yngsta- og miðstigi - unglingar aðstoðuðu
- Endurskinsvesti gefin á yngsta stig - 1. - 4. bekkur - lögregla aðstoðaði
- Reiðhjól flakkaði milli bekkja - kennslupakki á hjólinu - kennarar fóru yfir
- 8. bekkur stærðfræðipema tengt reiðhjólinu - vefrallý o.fl.
- Hjólað í Hvalfirði - 7. - 10. bekkur - unglingar og foreldrar
- Hjálmaátak í 7. - 10. bekk - heimsókn lögreglu og hjólaferðarhugafólks.
- Lagfæring á aðkomu við íþróttahús
- Gangbrautarvarsla
- O.fl.

1.9 Bærinn minn Akranes - 3. bekkur



Í Grundaskóla eru nokkur verkefni föst á hverju ári en með ólíkri útfærslu eins og árin eru mörg. T.d. var þriðja bekkjarverkefnið *Bærinn minn Akranes* í ár einstaklega vel heppnað og tengdu kennarar það mjög vel við umferðina og svo beint inn í ársátíðarvinnu og sýndu atriði á ársátíðinni tengt umferðarreglunum. Nemendur bjuggu til bæinn sinn, fjölskyldur, hús, götur og umferðarmerki. Nemendur þurftu að úthugsa staðsetningu á merkjunum eftir að þau höfðu lært þau vel með kennara. Unnið var með umferðarmerkin á ýmsa vegu í gegnum lestur og leiki. Leikirnir voru mikið tengdir lestrarstefnunni *Læsi* sem Grundaskóli hefur unnið með síðastliðin ár.



Nemendur fóru í bingó, orðsúpur, orðarugl, orðarunur, minnisleiki og fleiri leiki þar sem nemendur skrifuðu ýmislegt upp í bækur um leið og leikurinn var spilaður. Einnig voru farnar nokkrar vettvangsferðir á ýmsa staði á Akranesi og var í leiðinni farið vel yfir þær umferðarreglur sem tengdust þeim ferðum. Í lok verkefnis bakaði einn skólaliðinn sykurmassakökur úr umferðarmerkjunum og nemendur fengu að gæða sér á merkjunum.



1.10 Stóra bókin - 2. bekkur

Nemendur í öðrum bekk vinna árlega bók um þau sjálf sem við köllum *Stóru bókina*. Í bókinni í ár voru unnar tvær blaðsíður tengdar umferðinni. Farið var með nemendum *öruggustu leiðina* frá heimili til skóla og teiknuðu nemendur svo leiðina með öllu tilheyrandi. Í tengslum við þetta verkefni var unnið með reglur um gangbrautir, öryggisbelti í bíl og hjálmanotkun. Öryggisbúnaður á reiðhjóli var einnig verkefni og svo fóru nemendur einnig í ýmis önnur verkefni sem ekki fóru á þessar tvær blaðsíður, þar má nefna orðasúpur, fóru í ratleikinn á skólalóðinni, perluðu umferðarmerki o.fl.

1.11 Unglingadeild - Hjólafærninámskeið



Í apríl buðum við áhugasömum unglingum á hjólafærninámskeið hjá Hjólafærni. 26 nemendur skráðu sig og lærðu ýmislegt tengt reiðhjólinu. Þau lærðu hvernig hjálmurinn á að vera stilltur, hvernig á að smyrja hjólið, pumpa réttum lofþrýstingi í dekkinn, stilla hnakkinn og fleira og fleira. Einnig lærðu þau að skoða hjólin eftir ákveðnum gátlista. Hvað þarf að huga að, hvernig eru bremsur í lagi og ekki o.fl. Einnig fóru þau í nokkrar hjólaæfingar og leiki. Markmiðið með námskeiðinu var að sjálfsögðu að kenna þessum nemendum að viðhalda eigin hjóli betur og einnig að auka áhuga þeirra enn meir á vistvænum ferðamáta. Einnig var eitt af aðalmarkmiðunum með námskeiðinu að þjálf þessa nemendur í að aðstoða í hjólatímum hjá yngsta- og miðstigi. Nemendur voru virkilega áhugsamir og gáfu námskeiðinu góða einkunn.



1.12 Hjólatímar í íþróttum

Hjóladagar hafa verið á hverju ári í Grundaskóla að vori eins og í mörgum öðrum skólum. Við ákváðum í ár að prufa nýjung í úrfærslu á hjóladögum. Við fengum íþróttakennarana með okkur í lið og höfðum heila viku í hjóladaga. Þannig að hver nemandi kom í tvo hjólatíma. Í stuttu máli þá fór fyrri tíminn meira í viðhald á hjólinu, pumpa, smyrja, stilla hjálma og skoða hjól og einnig var ein stöð þar sem nemendur þrifu hjólin sín. Seinni tíminn fór svo í ýmsa hjólaleiki og verkefni undir stjórn íþróttakennara. Eftir fyrri tímann fengu nemendur skoðunarlistann með sér heim þar sem farið var yfir hjólið, hvað væri í lagi og hvað þyrfti að yfirfara betur. Við höfum ekki heyrt annað en að nemendum og kennurum hafi fundist þessi útfærsla koma mjög vel út. Með því að setja hjólatíma inn í íþróttatíma þá í raun sér maður fyrir sér að það ætti að vera auðveldara að halda þessum þætti inn í skólastarfinu. Hjólatímar þurfa ekki að vera flóknir en þeir gera ótrúlega margt fyrir nemendur og er mjög skemmtileg nýjung inn í íþróttakennsluna. Þeir unglingar sem sóttu námskeiðið og aðstoðuðu við hjólatímana fengu svo í lokin vitnisburð frá verkefnastjóra og íþróttakennurum.



1.13 Endurskinsvesti gefin í 1. - 4. bekk



Á undanförnum misserum hefur færst í aukana að eldra fólk er farið að nota reiðhjól sem samgöngumáta og sem heilsubót. Þá er þetta sama fólk farið að nota endurskinsvesti í auknum mæli líkt og mótorhjólamenn. Fjöldi ábendinga hefur borist um að ungir vegfarendur sjást afskaplega illa í myrkrinu og fólk hefur komið til okkar og sagt frá atviki í umferðinni sem hefði auðveldlega geta farið

verr. Út frá þessu fannst okkur tilvalið að taka af skarið og gefa nemendum í 1. - 4. bekk endurskinsvesti til að nota þegar farið er til og frá skóla og til að nota eftir skóla að sjálfsögðu. Með þessu langar okkur að leggja okkar af mörkunum til að reyna að auka og innleiða þá hefð að ungir sem aldnir noti endurskinsvesti meira í umferðinni, sérstaklega yfir dimmustu mánuði ársins.



1.14 Hjólið sem flakkaði á milli bekkja

Á vorin þegar reiðhjólin flykkjast út í notkun eru þau oft í misgóðu ástandi. Síðastliðin ár hefur verkefnastjóri farið á milli bekkja og farið yfir reiðhjólin með nemendum og þau oft unnið ýmis verkefni í framhaldinu. Í ár ákvað verkefnastjóri að prufa nýja leið og útbjó lítinn kennslupakka



með ýmsu sem tengdist reiðhjólinu. Kennslupakkinn var hengdur á reiðhjól sem skólinn á ásamt stundartöflu þar sem umsjónarkennarar gátu valið sér tíma innan ákveðins tímaramma (viku) sem þeim hentaði best til að fara yfir efnið með nemendum. Þannig settum við þennan þátt kennslunnar meira á umsjónarkennarann í stað þess að verkefnastjóri færi á milli allra bekkja í skólanum með sama efnið. Góðar leiðbeiningar voru í kennslupakkanum þannig að hvaða kennari sem er gat auðveldlega sett sig fljótt inn í kennsluefnið og farið yfir með sínum nemendum. Svo gátu kennarar farið lengra með efnið ef þeir kusu það t.d. fór einhverjir út í hjólatúr, á meðan að aðrir unnu með orðin í íslensku, æfðu sig að skrifa orðin, töldu atkvæðin, bjuggu til rímur og ljóð. Ekki var annað að heyra en að kennurum fannst þetta ágæt lausn og verður þetta líklega gert aftur með svipuðum hætti.

1.15 Verkefni í vinnslu og verkefni á haustmánuðum:

- Senda póst á alla skóla um að fara yfir á skólasetningu það sem tengist umferðinni, öruggustu aðkomu að skólanum, fara öruggustu leiðina með börnunum í nokkur skipti fyrir skólabyrjun, hvetja til að ganga eða hjóla í skólann til að minnka umferð og auka öryggi við skólann o.fl.
- Gera það sama í Grundaskóla, fara á skólasetningar og haustfundi og fara yfir þessi mál.
- Halda áfram vinnu í skólanámskrá - klára hana og senda útgáfu Grundaskóla á alla skóla.
- Auka við fylgjendur á Fésbókarsíðuna okkar, *Umferðarvefinn*.
- Deila efni úr Grundaskóla og ýmsu efni af netinu á fésbókarsíðuna okkar. Deila aftur útfærslu á hjólatímum í íþróttum og hvetja skóla til að prufa þessa kennslu.
- Skoða skiltin sem vara við skólabörnum í nágrenni skólans - gera sýnilegri
- Pantast endurskinsvesti fyrir 1. bekk og deila á aðra skóla
- Gangbrautarvarsla 10. bekkjar - byrja strax í skólabyrjun
- Göngum í skólann - ýmis verkefni inn í þemadaga
- Umferðarsáttmálinn inn í þemadaga í Grundaskóla- vinna ýmis verkefni tengt honum.
- Gera könnun á ferðamáta nemenda og starfsfólks líkt og í haust, bera saman.
- Vinna að samningi ásamt Samgöngustofu við Landmælingar um að bjóða grunnskólum í landinu að láta útbúa fjarlægðarkort frá skólanum.
- Skoða verkefnið "Hjálmar á allra höfuð í 7. bekk" athuga styrktaraðila
- Endurskinsmerki, jafnvel gera skiptimarkað.
- Senda reglulega póst á alla skóla þar sem við deilum ýmsu efni til þeirra, komum með ábendingar er tengjast ákveðnum þáttum í umferðinni og hvetjum þá einnig til að senda okkur líka efni og leita til okkar ef við getum aðstoðað. Helst mánaðarlega.
- Vinna að því að komast inn í Menntagátt með efni tengt umferðinni fyrir grunnskóla.

1.16 Samantekt

Vorið hefur verið viðburðarríkt hjá okkur í umferðarverkefninu. Það hefur verið á nógu að taka hér og þar eins og upptalning að ofan sýnir, þó þessi listi sé alls ekki tæmandi. Reiðhjólátímarnir og undirbúningur fyrir þá tók töluverðan tíma en við teljum að þessi skemmtilega nýjung að hafa reiðhjólátíma sambætt íþróttum sé vonandi eitthvað sem er komið til að vera og vonandi prufa fleiri skólar þessa útfærslu. En mestu máli skiptir að reyna að fá fleiri og fleiri skóla til að sinna þessu þarfa verkefni. Við þurfum að halda vel áfram að reyna að móta ákveðna fasta þætti /verkefni í skólstarfinu með ýmsum leiðum og koma þeim áleiðis til annarra skóla.

Nýja Aðalnámskráin er mjög opið plagg og við þurfum að berjast vel fyrir því að umferðarfræðslan sitji ekki eftir eða verði útundan hjá skólum þegar þeir móta sínar skólanámskrár. Við vitum vel að það er ákveðin umferðarfræðsla í nánast öllum grunnskólum landsins en stundum kemur hún ekki nægilega skýrt fram í skólanámskránni. Hún er meira hér og þar í starfinu. Fræðslan þarf að hafa sinn sess í kennslunni, sambættast og vera hluti af öðrum námsgreinum á ákveðnum tímum ársins. Það er okkar verkefni að minna á þetta og aðstoða skóla við að koma þessu að. Við erum búin að senda á alla skóla okkar útgáfu af *Starfsáætlun* sem er einskona heildarplagg yfir stefnu skólans í umferðar og öryggismálum og næsta skref er að ljúka við okkar útgáfu af ítarlegri *kennsluáætlun* fyrir hvert stig og eftir árstíðum og senda hana svo á alla skóla. Aðrir skólar geta notað þessi skjöl að vild komið þeim inn í sína Skólanámskrá. Við ákváðum að fara þessa leið til að í raun auðvelda öðrum skólum að koma þessu efni í sína námskrá.

Við þurfum að halda áfram að auka við fylgjendum á fésbókarsíðuna okkar því hún gæti orðið einn af okkar helstu tengileiðum við kennara.

Að sjálfsgöðu er ekki verkefnastjóri í umferðarfræðslu í hverjum skóla og því höfum við reynt að deila hugmyndum og verkefnum og við þurfum að halda því vel áfram ásamt því að gera verkefni þannig að skólar eiga auðvelt með að innleiða verkefni hjá sér. Eins og hvernig við útfærðum hjólátímana í íþróttum og einnig hvernig við útfærðum „*flökkureiðhjól*“ með stundatöflunni þar sem kennarar völdu sér tíma sem hentaði. Við viljum geta deilt efni sem aðrir skólar geta auðveldlega framkvæmt með lítilli fyrirhöfn.

Virðingarfyllt,
Akranes 1. júlí 2014
Karen Lind Ólafsdóttir 11

2 Seinni hluti skýrslu 2014

Í haust fór Karen Lind Ólafsdóttir í fæðingarorlof og tók Hildur Karen Aðalsteinsdóttir við sem verkefnastjóri. Hildur Karen er grunnskólakennari og hefur hún starfað í Grundaskóla frá hausti 2001. Fyrri hluti skýrslunnar er unnin af Karen Lind og seinni hlutinn af Hildi Karen. Umsjón með skýrslugerð hafði Hildur Karen.

Í skýrslunni er stiklað á stóru um þau verkefni sem unnin hafa verið í umferðarfræðslunni en vonandi gefur hún gott yfirlit yfir það mikla starfs sem hefur verið þróað í Grundaskóla, sem móðurskóla umferðarfræðslu, á undanförunum árum.

2.1 Upphaf skólaárs 2014

Verkefnastjóri sendi út nokkur bréf á haustmánuðum til allra skólastjóra grunnskóla í landinu. Það fyrsta var til að minna á mikilvægi þess að fara yfir ákveðin atriði við upphaf skóla og sérstaklega umferðaröryggi fyrir byrjendur í umferðinni. Sendur var út gátlisti og skólastjórar hvattir til að senda gátlistann og bréfið áfram á alla foreldra. Í sama bréfi voru skólastjórnendur hvattir til að hafa samaband við verkefnastjóra ef þeir óskuðu frekari aðstoðar við hvaðeina sem snéri að umferðarfræðslu. Verkefnastjóri og Sigurður Arnar Sigurðsson, aðstoðarskólastjóri Grundaskóla áttu góðan fund á haustdögum með Höllu Sigrúnu Sigurðardóttur, Kolbrúnu Guðnýju Þorsteinsdóttur og Þóru Magneu Magnúsdóttur frá Samgöngustofu. Þar var kynnti verkefnastjóri hvað væri á döfnni og einnig fórum við yfir áherslur vetrarins. Mjög gott er að hittast í upphafi skólaárs og leggja línurnar fyrir komandi tímabil.



2.2 Kynningar

Í byrjun nóvembermánaðar sendi verkefnastjóri annað bréf á alla skólastjórnendur grunnskóla í landinu. Í bréfinu var boðið uppá að fá verkefnastjóra í heimsókn í skólana þeirra. Halda þar kynningu fyrir kennara og starfsfólk þar sem kynntar eru hugmyndir að verkefnum fyrir umferðarfræðslu í 1. – 10. bekk. Verkefnin sem kynnt eru, eru mjög fjölbreytt þar sem leitast er við að samþætta sem flestar námsgreinar við umferðarfræðslu í kennsluna. Einnig er efni af vef okkar umferd.is fléttað inn í kynninguna. Mjög góð viðbrögð voru við þessum pósti og hefur verkefnastjóri nú þegar farið í þrjár heimsóknir þar sem þetta efni var kynnt fyrir starfsfólki grunnskólanna og einnig eru margar heimsóknir á áætlan á vormánuðum. Þeir skólar sem nú þegar hafa verið heimsóttir eru:



Krikaskóli, Árbæjarskóli og Fossvogsskóli. Í hverri heimsókn var einnig farið yfir umferðaröryggismál í kringum skólasvæði ásamt gangbrautavörslu o.fl. Einnig var verkefnastjóri svo heppin að komast inn á tvö kennaraþing á haustmánuðum en það er ekki auðsótt mál. Þetta voru kennaraþing Suðurlands sem haldið var á Hellu þann 3. október og kennaraþing Vesturlands, haldið í Heiðarskóla 10. október og var haldin um 60 mínútna kynning á verkefnum og hugmyndum fyrir umferðarfræðslu í 1. – 10. bekk.

Þann 12. nóvember kom Illugi Gunnarsson mennta- og menningarmálaráðherra í opinbera heimsókn á Akranes, og fékk verkefnastjóri þar 30 mínútna tækifæri til að kynna fyrir honum og fylgdarliði hans, móðurskóla í umferðarfræðslu ásamt hugmyndum og verkefnum í umferðarfræðslunni. Menntamálaráðherra var mjög áhugsamur og jákvæður um þessi mál.



2.3 Kynningarmyndband um gangbrautavörslu nemenda í 10. bekk

Í ágúst 2014 gerðum við kynningarmyndband um gangbrautavörslu. Myndbandið hefur nýst vel í kynningum verkefnastjóra og einnig var það sett á Facebook-síðu okkar ásamt því að fara á nýju heimasíðuna.

Markmiðið með gangbrautavörslunni er að tryggja öryggi nemenda og annarra gangandi vegfarenda í umferðinni, vekja upp samkennd og brúa bilið á milli elstu og yngstu nemenda skólans.

<https://www.facebook.com/video.php?v=725712720800011&set=vb.653866571317960&type=2&theater>



2.4 Þemadagar

Þemaverkefnið Umferð og hreyfing, aukum virkan ferðamáta



Dagana 6. – 8. október vorum við með þemadaga sem við kustum að kalla „Umferð og hreyfing, aukum virkan ferðamáta“. Lokapunktur þess verkefnis var síðan sameiginleg ganga allra nemenda og starfsmanna þann 8. október. Verkefnið tengjum við árlegu verkefni á vegum ÍSÍ sem nefnist „Göngum í skólann“

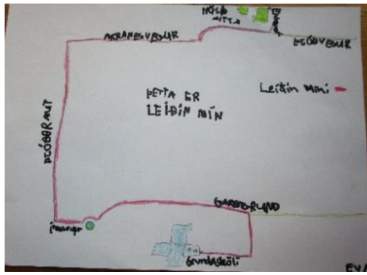
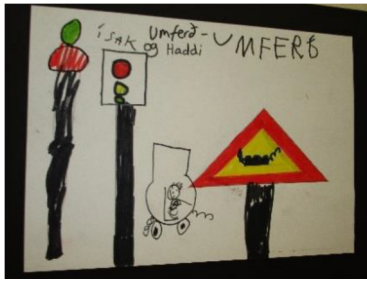
<http://www.gongumiskolann.is/>

Við skólasetningu var farið yfir mikilvægi þess að nota virkan ferðamáta og ganga eða hjóla í skólann. Einnig var sagt frá þeirri hættu sem það getur skapað þegar margir eru að keyra inn á bílastæði og hleypa börnum sínum þar út úr bílum og bakka svo út aftur. Fólk var hvatt til þess að ganga með börnum sínum í skólann þar sem farið er yfir öruggustu leiðina í skólann og bent á að sú leið er ekki alltaf sú stýsta.

Á tímabilinu sem verkefnið varði sendum við nokkuð reglulega tölvupósta til foreldra og settum hvatningu og upplýsingar um verkefnið á Facebook-síðu okkar. Fólk var þannig hvatt til að nota virkan ferðamáta og taka þátt í verkefninu með okkur í allan vetur. Á þessu tímabili voru ýmiskonar verkefni unnin þar sem umferðarfræði var samþætt öðrum námsgreinum. <http://www.gongumiskolann.is/hjalgagn/innsent-efni/nr/3328>



Lengri og styttri hjóla- og gönguferðir og norræna skólahlaupið svo eitthvað sé nefnt. Ýmsar kannanir voru gerðar þessa daga, m.a. hvernig nemendur og starfsfólk koma til skóla/vinnu, notkun hjálma, hvernig fólk fer yfir götu, hvort fólk fari eftir umferðarreglum og fl. Þann 8. október, á alþjóðlega „Göngum í skólann“ deginum, fóru allir nemendur og starfsfólk skólans saman í 30 mínútna göngutúr í hádeginu í tilefni dagsins. Við pörðum saman eldri nemendur með þeim yngri þar sem við höfðum verið með mikla samvinnu í hinum ýmsu þemaverkefnum tengdum verkefninu milli yngri og eldri nemenda síðustu vikunnar og var þetta flottur endapunktur á þeirri vinnu. Á þessari slóð má sjá myndskaið frá göngunni: <https://www.youtube.com/watch?v=xbgjiCoIXPQ&feature=youtu.be>



Myndir frá þemavinnu Umferð og hreyfing, aukum virkan ferðamáta

2.5 Umferðarleikir – umferðarkeilubingó

Verkefnastjóri útbjó einn leik sem kallast „Umferðarkeilubingó“. Leikinn má nálgast á heimasíðu umferd.is (á nýju síðunni þegar hún verður tilbúin). Verkefnastjóri prufukeyrði hann með nemendum 1. – 4. bekkjar í Grundaskóla og mæltist hann vel fyrir hjá nemendum. Mikil hlaup og hreyfing eru í leiknum ásamt vinnu með umferðarmerkin. 15



2.6 Handbók um velferð og öryggi grunnskólabarna

Í desember 2014 kom út skýrsla sem mennta- og menningarmálaráðuneytið gaf út.

Verkefnastjóri las skýrsluna yfir og kom með nokkrar ábendingar varðandi umferðaröryggismál tengdum grunnskólunum. Skýrsluna má nálgast á þessari slóð:

http://www.menntamalaraduneyti.is/media/oryggishanbok/Oryggishanbok_grunnskola_2014.pdf

2.7 Kennsluáætlun

Karen Lind var byrjuð að vinna að kennsluáætlun fyrir umferðarfræðslu sem Hildur Karen kláraði og allir umsjónakennarar Grundaskóla lásu yfir. Kennsluáætlunin verður síðan send á alla grunnskóla landsins og skólastjórnendur hvattir til að gera hana að sinni.

Kennsluáætlunina verður einnig að finna á nýrri heimasíðu umferd.is þegar hún verður tilbúin.

2.8 Ný heimasíða

Í samvinnu við starfsmenn Samgöngustofu og Hugsmiðjuna, erum við að vinna við gerð nýrrar heimasíðu. Mikill tími hefur farið í verkefnið en þeim tíma er mjög vel varið og mun sú vinna halda áfram á vormánuðum. Gert er ráð fyrir að nýja síðan muni opna í maí 2015.



2.9 Tölvuleikjaforritun

Verkefnastjóri sótti námskeið á vegum Skema um tölvuleikjaforritun sem boðið var uppá í Grundaskóla. Á námskeiðinu fengu þátttakendur innsýn í heim tækninnar og möguleika hennar í gegnum leikjaforritun og var markmið námskeiðsins að þátttakendur fengju kynningu á undirstöðuatriðum forritunar og þeim jákvæðu áhrifum sem forritunarkennsla getur haft á börn og unglinga. Einnig var lögð áhersla á umræður um það hvernig forritun gæti nýst inn í aðrar námsgreinar. Námskeiðið var 20 kennslustundir. Það er von okkar að námskeiðið gefi okkur fleiri möguleika varðandi umferðarfræðslu og verkefnastjóra hugmyndir til að kynna áfram fyrir öðrum grunnskólakennurum. Það er ljóst að hér er óþægður akur og hægt að vinna mörg verkefni er lúta að umferðarfræðslu í gegnum tölvuleikjaforritun. Mjög gott innlegg í vinnu verkefnastjóra að fjölbreyttum kennsluáðferðum í umferðarfræðslunni.

2.10 Ráðstefnur og fundir

Verkefnastjóri sótti hjólaráðstefnuna, „Hjólum til framtíðar 2014, okkar vegir – okkar val“ þann 19. september sl. Áhugaverð ráðstefna þar sem mörgum flötum hjólreiðamenskunnar var velt upp.

Verkefnastjóri sótti einnig tveggja tíma kynningu á vegum Dale Carnegie um Áhrifaríkar kynningar. Þar sem verkefnastjóri hefur einnig sótt námskeið á vegum Dale Carnegie áður, þótti honum spennandi að rifja þetta atriði upp og hefur hann nýtt sér þetta í kynningum sínum grunnskólum í landinu.

2.11 Facebook-síðan umferðarvefurinn

Aðrir skólar eru því miður ekki duglegir að senda okkur efni frá því sem þeir eru að gera til birtingar á Umferðarvefnum, sem er Facebook-síða verkefnisins. Hér þarf verkefnastjóri að vera mun meira hvetjandi og ganga á eftir því að fá myndir og hugmyndir frá öðrum skólum til að kynna á Facebook síðunni. Því það er ljóst í heimsóknum verkefnastjóra í aðra skóla að mikið og gott starf fer fram í grunnskólum landsins og kennarar eru mjög áhugasamir og vilja gjarnan fá fleiri hugmyndir að samþættum verkefnum sem snúa að umferðarfræðslunni.



2.12 Grundaskólaverkefni

- Nú eiga allir nemendur í 1. – 5. bekk endurskinsvesti sem þeir hafa fengið að gjöf frá skólanum. Nemendur eru hvattir til að nota vestin daglega hvort sem þeir eru á leið í skólann, á leið í tólmstundir eða til vana. Vestin eru vel nýtt og mælist verkefnið mjög vel fyrir, bæði hjá foreldrum sem og öikumönnum.
- Fljótlega eftir áramótin mun verkefnastjóri bjóða öllum starfsmönnum skólans að kaupa endurskinsvesti á kostnaðarverði og eru þeir hvattir til að nota þau við útivist og hreyfingu. Með þessu viljum við ganga á undan með góðu fordæmi og hefur það sýnt sig í gegnum tíðina ef við göngum á undan með góðu fordæmi þá munu aðrir fullorðnir fylgja okkur.
- Gangbrautavarsla 10. bekkinga byrjaði á fyrsta skóladegi þetta árið. Ákveðið var að nemendur 10. bekkjar myndu standa vaktina fyrstu skólavikuna við fyrirfram ákveðnar gangbrautir í kringum skólann. Áður hafa nemendur byrjað að standa vaktina í byrjun nóvember. Þessi nýbreytni mæltist vel fyrir, sérstaklega hjá foreldrum yngstu nemendanna sem voru að stíga sín fyrstu skref ein í umferðinni. Við munum skoða fyrir næsta skólaár að byrja aftur með gangbrautarvörslu strax fyrstu skólavikuna og halda svo áfram með hana út skólaárið án þess að gera hlé fram til nóvember.
- Þemadagar sem allur skólinn tekur þátt í í tengslum við „Göngum í skólann“.
- Í Grundaskóla er mikið lagt upp úr því að vera til fyrirmyndar og öðrum til eftirbreytni. Því höfum við óskað eftir því við skipulagsráð Akraneskaupstaðar að þeir geri ákveðnar úrbætur á umferðaröryggi í kringum skólann okkar. Lýsingu er m.a. ábótavant í kringum bílastæði við skólann, merkin fyrir bílastæði ætluð einstaklingum með fötlun verði merkt þannig að það sjáist einnig þegar snjór liggur yfir jörðu að þarna séu bílastæði ætluð einstaklingum með fötlun. Einnig að þrenging eða klumpur verði settur við enda göngustígs við gatnamót til að hægja á umferð hjólandi yfir götuna. Þessum verkefnum munum við fylgja eftir og hvetja aðra skóla til að skoða þessi mál hjá sér.
- Við skólasetningu í Grundaskóla var verkefnastjóri með stutt erindi um umferðaröryggi almennt og sérstaklega öryggi í kringum skólann. Þar voru saman komnir allir nemendur skólans ásamt fjölda foreldra. Fólk var hvatt til að nýta sér virkan ferðamáta og sýna almenna tillitssemi í umferðinni sem og annars staðar.



- Við gerum könnun á ferðamáta nemenda og starfsmanna í kringum þemaverkefnið „Göngum í skólann“. Það verður gaman að gera samanburð á milli ára þegar við höfum gert þetta í nokkur skipti. En við sjáum það líka að fullorðna fólk og veður hefur mikil áhrif á ferðamáta barnanna.
- Í skólabyrjun var nýtt mötuneyti tekið í notkun í skólanum og var ákveðið að merkja vegg og gólf með umferðarmerkjum. Hefur þetta mælst vel fyrir og mun verkefnastjóri kynna þessa hugmynd fyrir öðrum skólum sem hugmynd að því að stýra umferð innandyrá.
- Ella umferðartröll kom í heimsókn til okkar í október en á Akranesi eru tveir grunnskólar og tóku þeir sig saman og buðu upp á sameiginlega sýningu á Ellu umferðartrölli fyrir alla nemendur 1. bekkjar á Akranesi. Verkefnastjóri getur hiklaust mælt með þessari sýningu fyrir yngstu nemendur grunnskólans og er þessi liður að festast í sessi í skólastarfinu hjá okkur á haustin.
- Í desember taka allir nemendur og starfsmenn þátt í svo kölluðu „hreyfidagatali“. Grundaskóli er heilsueflandi grunnskóli og var þetta ákveðin leið til samþættingar við hreyfinguna hjá okkur. Verkefnið er þannig að allir búa til sitt eigið hreyfidagatal. Útfærslan á dagatalinu er mjög mismunandi eftir bekkjum og kaffistofum starfsmanna. Verkefnastjóri bjó til eitt slíkt á kaffistofu starfsmanna þar sem framhlið dagatalsins var mynd af ólíkum umferðarmerkjum og tölustafir í samræmi við vinnudaga í desember.



Aftan á hverri mynd var tilgreind ákveðin æfing eða hreyfing sem starfsmenn áttu að inna að hendi. Æfingarnar voru t.d. að hlaupa á staðnum í ákveðinn tíma, gera armbeygjur, húlla, gera hnébeygjur og fl. Verkefnastjóri mun klárlega kynna þetta verkefni fyrir öðrum skólum á næstu aðventu.

- Verkefnastjóri tók saman skjal þar sem sýnt er með máli og myndum hvernig á að stilla reiðhjólahljálma rétt. Nokkuð hefur borið á því að börn séu með hjálmana vitlaust stillta og því var ákveðið að taka þessar upplýsingar saman í eitt skjal. Myndir af vef Sjóvá og texti af vef Samgöngustofu voru settir saman og pdf skjal búið til og sent á alla foreldra skólans. Nú þegar hefur Samgöngustofa látið teikna fallegar myndir sem sýna mjög skýrt hvernig á að stilla hjálminn rétt og mun verkefnastjóri senda það skjal út til allra skólastjórnenda á næstunni.

Lokaorð

Haustið hefur verið mjög viðburðaríkt, skemmtilegt og árangursríkt. Tekist hefur að ná góðu sambandi við skólastjórnendur og margar óskir um heimsóknir hafa borist. Þá er kynningin í Kennaraháskólanum frábært tækifæri til að koma umferðarfræðslunni að í kennslufræðanáminu. Drjúgur tími fer reglulega í að svara tölvupóstum og hringingum frá áhugasömum kennurum og er mikilvægt að gera það skjótt og vel.

Áfram verður unnið af fullum krafti í verkefninu og á dagskrá eru heimsóknir í skóla og kynningar á umferðarfræðslunni m.a. fyrir skólastjórnendum og kennaranemum. Ný uppfærsla á heimasíðunni umferð.is verður kláruð fyrir sumarið og kennsluáætlun fyrir umferðarfræðslu er á lokastigum auk fjölmargra annara atriða sem unnið verður að.

Frábær árangur er að nást í umferðarmálum almennt en þrátt fyrir það má ekki hægja á eða sofna á verðinum. Það verður ávallt að setja öryggismálin í öndvegi og nú þegar blikur eru á lofti um áframhaldandi tilvist verkefninsins er mikilvægara en áður að benda á þennan góða árangur og hversu mikið af góðri vinnu síðustu ára muni glatast ef verkefnið verður sett til hliðar.

Umferðarfræðsla í grunnskólum leggur grundvöllinn að bættri hegðun komandi kynslóða í umferðinni og hefur því alla burði til þess að vera stór þáttur í bættri umferðarmenningu og umferðaröryggi á næstu árum og áratugum. Það er trú okkar sem stöndum að verkefninu að það fjármagn og vinna sem sett er í það skili sér margfalt til baka í formi minna tjóns á hlutum en síðast en ekki síst tjóni á vegfarendum.

*Virðingarfyllt,
Akranes 3. mars 2015
Hildur Karen Aðalsteinsdóttir*