

Áhrif löggæslu á umferðarhraða, utan eðlilegs vinnutíma viðkomandi lögregluembætta

Rannsóknarverkefni 062, styrkt af RANNUM 2005.



Ljósm. Júlíus Sigurjónsson / foto.is

Verkefnisstjóri:

Guðmundur Fylkisson,
aðalvarðstjóri hjá ríkislögreglustjóra

Efnisyfirlit:

Efnisyfirlit:	2
Inngangur.....	3
1. Viðfangsefnið, landfræðilega.....	5
1.1 Vesturland og norðurland.....	5
1.2 Suðurland og austurland.....	5
2. Vegagerðin, umferðargreinar.....	7
2.1 Umferðargreinar á vestur og norðurlandi sem stuðst var við:.....	8
2.2 Umferðargreinar á suður og austurlandi sem stuðst var við:.....	9
3. Framkvæmd eftirlitsins.....	10
4. Samanburður milli ára.....	11
5. Niðurstaða.....	18
4.1 Megin niðurstöður verkefnisins. (Ágúst Mogensen, forstöðumaður RNU).....	18
4.2 Tölulegar niðurstöður?	18
6. Tillögur til úrbóta.....	20
7. Þakkir.....	21

Inngangur.

Úr umsókninni um styrkinn:

Stutt lýsing á verkefninu:

Það er svo að utan suðvesturhorns landsins er löggæsla aðeins hluta sólarhringsins, það er aðeins á Ísafirði og Akureyri þar sem lögregla er með sólarhringsvakt. Það gefur auga leið að ökumenn eru farnir að læra á þetta og nota væntanlega tækifærið og aka hraðar. Með því að skoða gögn frá umferðargreinum Vegagerðar fyrir ákveðin svæði fyrir ákveðið tímabil má sjá að hraði „utan löggæslu“ hjá hátt í helmingi ökutækja er 100 km/klst. eða meir. Stefnt er að því að vera með umferðareftirlit á kvöldin og næturnar og eins á morgnana um helgar, þegar staðarlögregla er ekki á ferðinni. Bera síðan saman niðurstöður úr umferðargreinum Vegagerðarinnar fyrir þetta tímabil og önnur. Farið verður á lögreglubíl sem er búinn radar og myndbandsupptökutækjum þannig að aðeins þurfi einn lögreglumann. Þetta standi í 30 daga yfir tímabilið 15. maí til 15. sept. Bæði verði um samfellda löggæslu í 2 vikur og eins verði um einstaka daga. Svæðið sem um ræðir í þetta skiptið er, út frá Reykjavík, norður á Akureyri og síðan austur að Höfn í Hornafirði, þ.e. svæði sem hægt er að fara fram og til baka á 10-12 tímum. Verkefnið verði unnið samhliða starfi og eins á orlofstíma undirritaðs.

Tilgangur og markmið:

Megin tilgangurinn er að ná niður umferðarhraða og minnka þar með hættu á umferðarslysum. Eins er stefnt að því að sýna fram á að nauðsynlegt er að vera með löggæslu á þessu svæði á hvaða tíma sólarhrings sem er til að halda umferðarhraða niðri.

Megin tilgangur virðist hafa náðst.

Bakgrunnur og forsaga:

Til eru upplýsingar úr umferðargreinum Vegagerðar og eins eru til rannsóknir á hámarkshraða. Notast verður við Golden eagle hraðamælingarbúnað og eye whitness upptökubúnað þannig að aðeins þurfi 1 lögreglumann til verksins.

Framkvæmdalýsing, verk og tímaáætlun:

Fram til 15. maí verði aflað gagna frá Vegagerð úr umferðargreinum. 15. maí til 15. júní verði búið að fara í 10 skipti án umfjöllunar í fjölmiðlum. Þetta verði til að skoða hvernig ástandið er. Inn í þessu tímabili er umferð eftir Hvítasunnu. 15. júní til 15. júlí verði einnig farið í 7-10 skipti og inn í því er umferð eftir fyrstu stóru ferðahelgi Íslendinga, fyrstu helgi í júlí. 15. júlí til 15. ágúst verði farið í 7-10 skipti og inn í því er umferð eftir verslunarmannahelgi. 15. ágúst til 15. september verði lokið við að klára það sem upp á vantar í 30 skipti. 15. september til 15. október verði unnið við úrvinnslu og skýrslugerð og verði henni lokið fyrir 1. nóvember.

Ekki tókst að halda verk og tímaáætlun. Farnar voru 24 ferðir og voru þær margar hverjar styttri en í upphafi var stefnt að. Lokaskýrsla var ekki tilbúin fyrr en ári á eftir áætlun. Styrkurinn sem fékkst náði ekki 50% af kostnaðaráætlun. Til að allt væri löglegt var eftirlitsþátturinn unnin í útseldri vinnu, þ.e. undirritaður keypti vinnu mína af Ríkislögreglustjóra. Ríkislögreglustjóri lagði til lögreglubúlinn og búnaðinn.

Eftir að verkefnið hófst ákvað Samgönguráðherra að leggja mikið fé í umferðarlöggæslu í framhaldi af of mörgum alvarlegum umferðarslysum. Framlag þetta var notað til að auka umferðarlöggæslu og kaupa meiri búnað fyrir lögreglu til að nota í umferðarlöggæslu. Ekki er ljóst hvort þessi ákvörðun og þessi aukna löggæsla hefur haft áhrif á niðurstöðu þessa verkefnis en undirrituðum er ekki kunnugt um að sú aukna löggæsla hafi farið fram á þeim tíma sólarhrings sem þessi rannsókn tók til.

I. kafli.

1. Viðfangsefnið, landfræðilega.

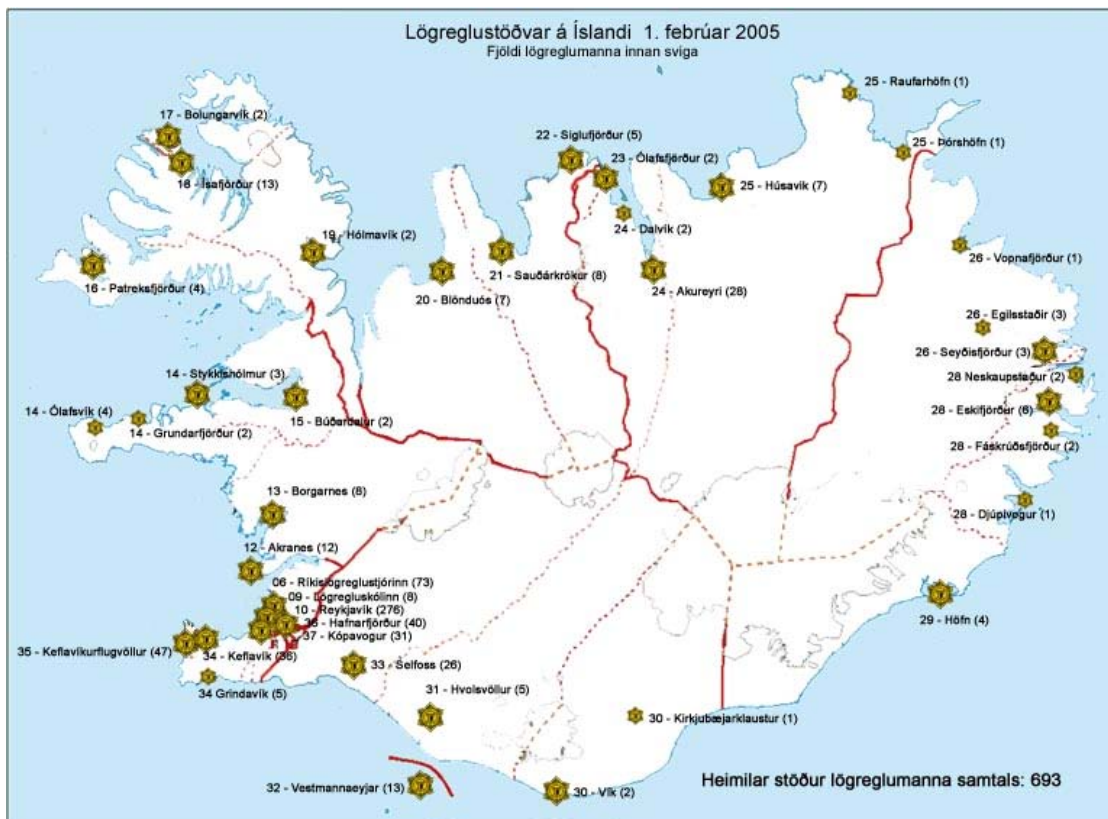
1.1 Vesturland og norðurland.

Miðað var við svæði frá Kjalarnesi að Akureyri. Aðeins var horft á Hringveg 1. Sólarhringsvakt er í Reykjavík og síðan á Akureyri. Sólarhringsvakt er á Akranesi en þeirra umdæmi nær ekki út á Þjóðveg 1 en samkomulag hefur verið um að þeir sinni umferðarlöggæslu í kringum Akrafjall. Lögregla í Borgarnesi, Hólmavík, Blönduósi og Sauðárkróki eiga Hringveg 1 að Akureyri. Lögregla í Borgarnesi á frá Hvalfjarðargöngum upp á Holtavörðuheidi en þar tekur lögregla á Hólmavík við að Brú í Hrútafirði. Þá tekur lögregla á Blönduósi við að Vatnsskarði. Lögregla á Sauðárkróki á frá Vatnsskarði yfir á Öxnadalsheiði en þar tekur lögregla á Akureyri við. Ljóst er að lögregla á Hólmavík er ekki með daglegt eftirlit á Holtavörðuheidi því það tekur um einn og hálfan tíma að aka frá Hólmavík inn á heiðina. Eins er það svo að lögregla á Sauðárkróki er ekki með daglegt eftirlit inn í Skagafirði því það tekur um 20 mínútur að aka frá Sauðárkróki að Varmahlíð. Í upphafi reyndist hins vegar erfitt að komast út af höfuðborgarsvæðinu vegna hraðaksturs upp að Hvalfjarðargöngum. Undirritaður þurfti að taka þá ákvörðun að hafa slökkt á upptökubúnaðinum fyrst í stað en hafa kveikt á hraðamælingarbúnaðinum með tilliti til fælingarmáttis gagnvart þeim sem hafa radarvara í bílum sínum. Þegar líða fór á rannsóknartímabilið hafði ég afskipti af öikumönnum sem óku of hratt á svæði frá Þingvallavegi að Hvalfjarðargöngum.

1.2 Suðurland og austurland.

Miðað var við svæði frá Þjórsá að Höfn í Hornafirði. Aðeins var horft á Hringveg 1. Sólarhringslöggæsla er á Selfossi en eftir að komið er yfir Þjórsá er ekki sólarhringslöggæsla fyrr en á Akureyri. Lögregla á Selfossi á að Þjórsá. Lögregla á Hvolsvelli á svæði frá Þjórsá inn á Sólheimasand. Lögreglan á Vík á svo svæðið frá Sólheimasandi að Skeiðarársandi austan Lómagnúps en þar tekur við umdæmi lögreglu á Höfn. Vinnutími lögreglu á Hvolsvelli, Vík og Höfn er misjafn en þó er sameiginlegt að ekki eru vaktir á næturnar.

Nokkur munur er innan þess svæðis hvenær vakt hefst að morgni. Í upphafi reyndist hins vegar erfitt að komast austur fyrir Þjórsá vegna hraðaksturs, sér í lagi á Sandskeiði, Hellisheiði og austan Selfoss.. Undirritaður þurfti að taka þá ákvörðun að hafa slökkt á upptökubúnaðinum fyrst í stað en hafa kveikt á hraðamælingarbúnaðinum með tilliti til fælingarmáttis gagnvart þeim sem hafa radarvara í bílum sínum. Þegar líða fór á rannsóknartímabilið hafði ég afskipti af öikumönnum sem óku of hratt á þessu svæði.

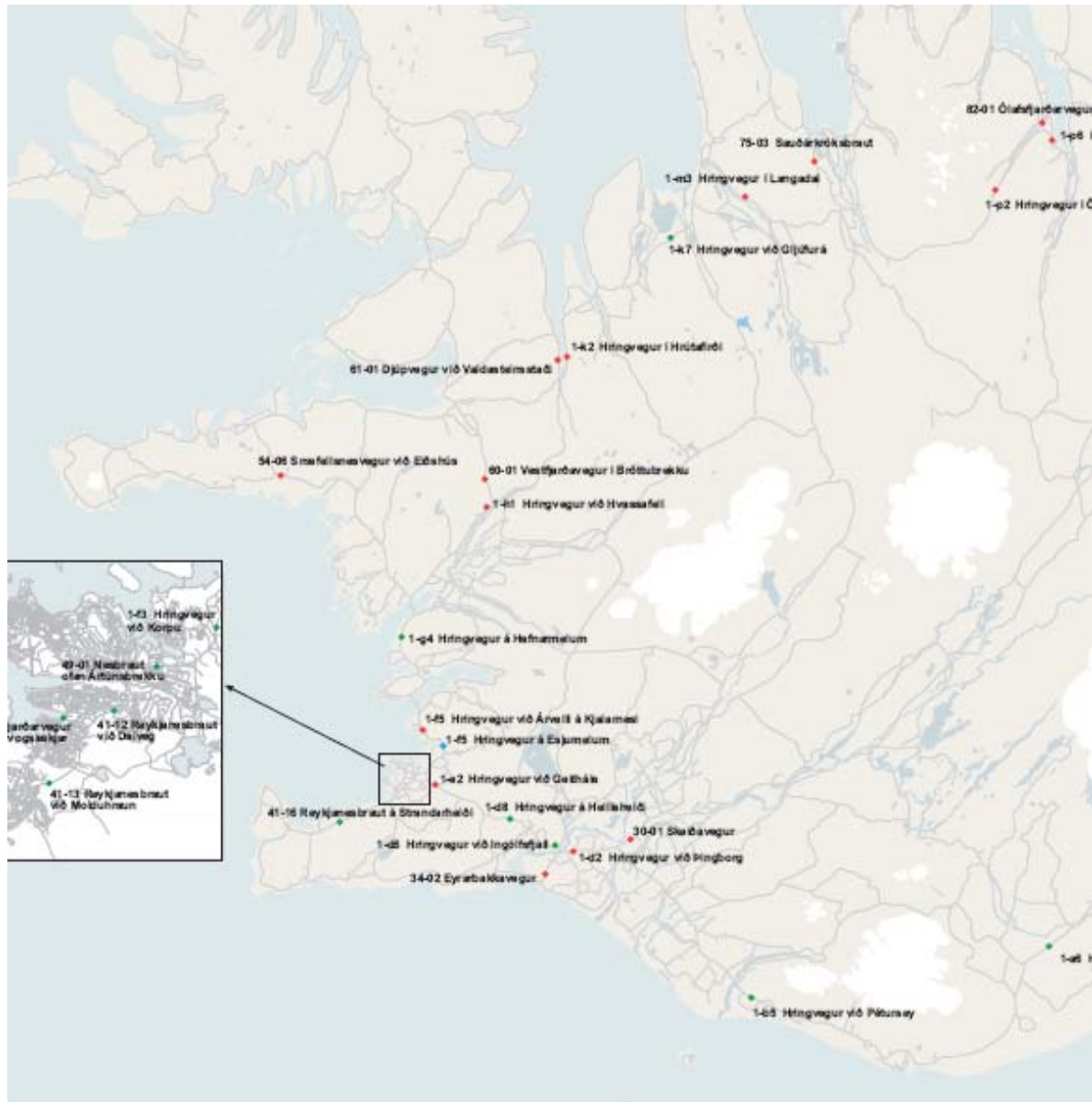


Kort frá Ríkislögreglustjóraembættinu sem sýnir staðsetningar lögreglustöðva á landinu. Eins og áður hefur komið fram eru sólarhringsvakt aðeins á Ísafirði og Akureyri utan suðvesturhorns landsins.

II. kafli

2. Vegagerðin, umferðargreinar.

Vegagerðin er með umferðargreina víða á landinu. Þeir mæla meðal annars hraða ökutækja og bil milli bíla.

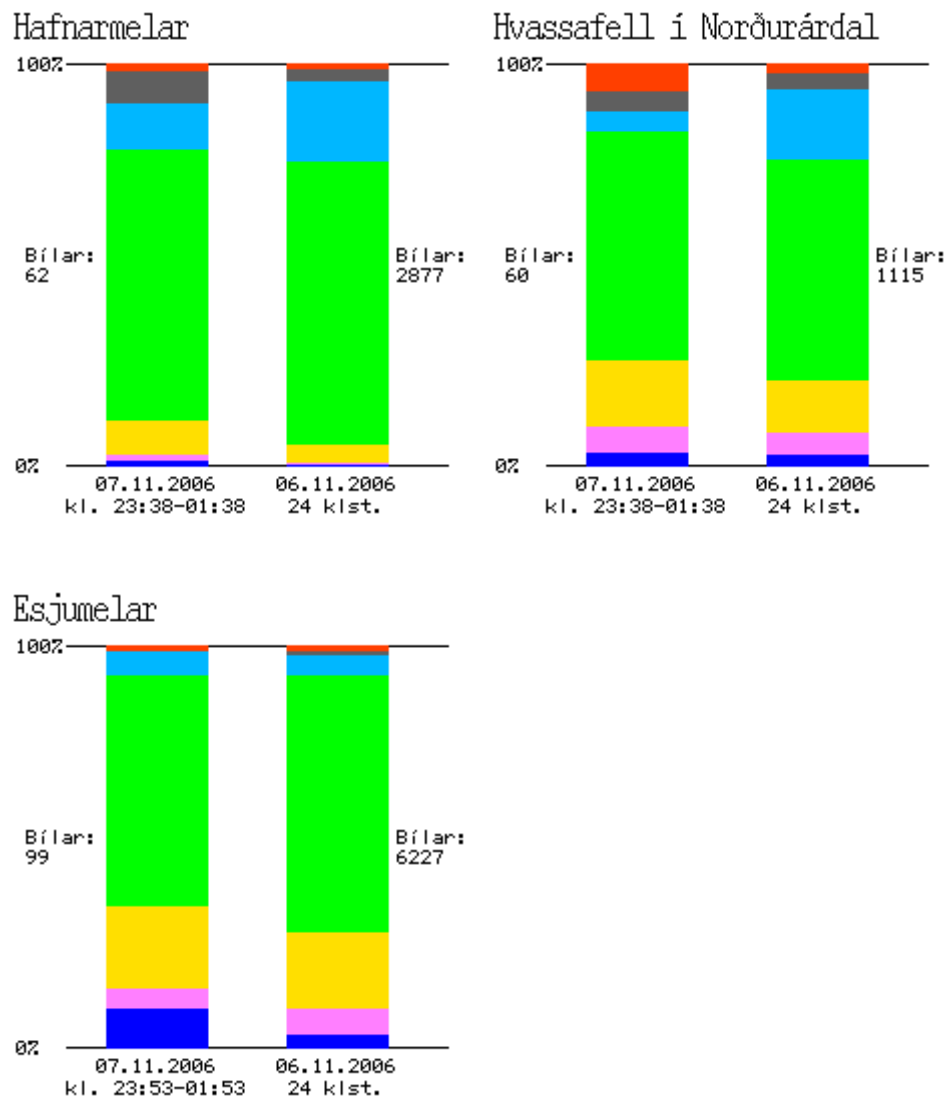


Kort frá Vegagerðinni sem sýnir staðsetningu umferðargreina.

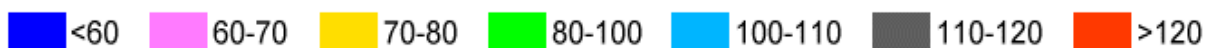
2.1 Umferðargreinar á vestur og norðurlandi sem stuðst var við:

Stuðst var við gögn úr umferðargreinum á Esjumelum, Hafnarmelum og Hvassafelli í Norðurárdal.

Myndir þessar sýna muninn á umferðinni á Hafnarmelum og Norðurárdal annars vegar og við Esjumela hins vegar að næturlagi. Hafnarmelar og Hvassafell utan sólarhringsvaktar lögreglu.

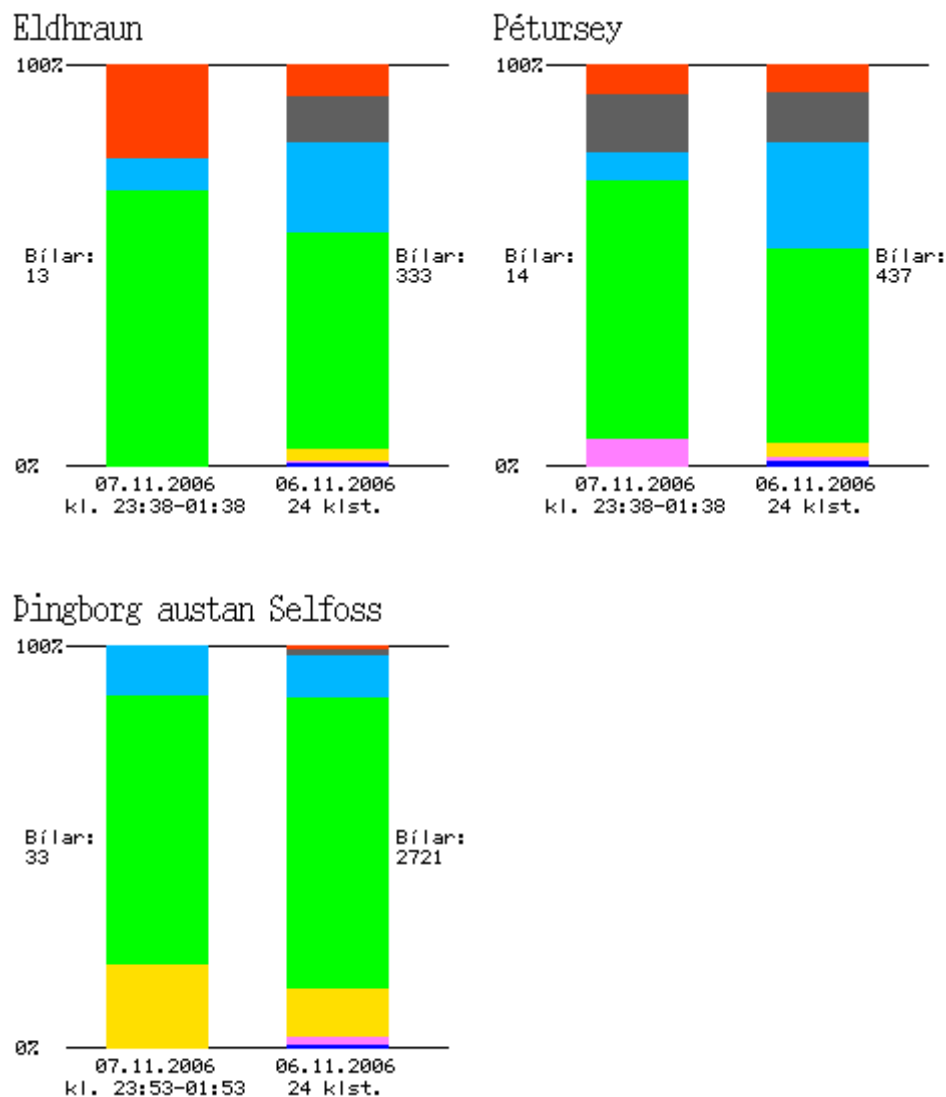


Hér má sjá hraðan sem hver litur stendur fyrir.

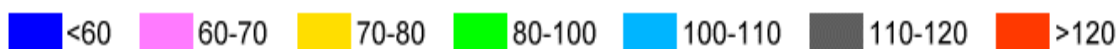


2.2 Umferðargreinar á suður og austurlandi sem stuðst var við:

Stuðst var við gögn úr umferðargreinum í Eldhrauni, Pétursey og Þingborg. Myndir þessar sýna muninn á umferðinni um Eldhraun og við Pétursey annars vegar og við Þingborg hins vegar að næturlagi. Eldhraun og Pétursey utan sólarhringsvaktar lögreglu.



Hér má sjá hraðan sem hver litur stendur fyrir.



1

¹ <http://www.vegagerdin.is/umferd-og-faerd/umferd/umferdargreinar/hradi/> 07.11.2006 kl. 02.00

I11. kafli

3. Framkvæmd eftirlitsins.

Að eftirlitinu var staðið með þeim hætti að fara úr borginni um kl. 23.00 að kvöldi og verið að fram til 02.00. Í þau skipti þegar farið var norður fyrir Holtavörðuheidi eða austur fyrir Vík á næturnar var komið til baka um kl. 08.00. Að morgni dags var farið kl. 05.00 úr borginni og komið til baka um kl. 14.00. Oftast var farið í morgunferðirnar austur fyrir þar sem vinnutími staðarlögreglu þar og ferðatími erlendra ferðamanna átti ekki samleið.

Flestar hraðamælingar áttu sér stað á ferð, þ.e. mæld var umferð sem kom á móti lögreglubifreiðinni í akstri. Í nokkur skipti var þó farið í kyrrstöðumælingu og voru þær flestar norðan við Borgarnes þar sem sú tilhneiging virtist vera hjá öikumönnum að auka hraðan þegar þeir nálguðust þéttbýlið. Þrátt fyrir að flestar mælingar hafi verið framkvæmdar á ferð, þar sem umferð á móti var mæld, kom ekki til þess að veita þyrfti eftirför, meira en eðlilegt má telja, til að stöðva ökutæki það sem ekið var of hratt. Í einhver skipti gerðist það þó að ekki var farið í að veita eftirför þar sem hún var talin skapa meiri hættu vegna aðstæðna, en sá hraði sem viðkomandi ökutæki mældist á. Aðstæður voru léleg birta og þröngir og hlykkjóttir vegir með skerta útsýn framundan.

Þess var sérstaklega gætt að öikumenn sem óku reglulega um viðkomandi vegi gætu ekki fundið út neina reglu á eftirlitinu eða stöðum þar sem kyrrstöðumæling átti sér stað. Þeir gátu átt von á lögreglu hvar og hvenær sem var. Sérstaklega var gætt að þessu vegna atvinnubílsstjóra en undirritaður telur að þeir hafi verið mjög vakandi fyrir þessu eftirliti og látið hvern annan vita um ferðir mínar. Ég tal mig hafa orðið varan við það að ökutæki sem ég gat staðreynt með umferðargreini að ók að jafnaði langt yfir leyfðan hámarkshraða var ekið hægar á þeim svæðum þar sem ég var við mælingar á hverjum tíma. Á þessu var þó ein undantekning og fór það ekki á milli mála á viðbrögðum viðkomandi ökumanns að eitthvað hafði farið úrskeiðis í þessu samráði.

IV. kafli

4. Samanburður milli ára

25.júní 2004 og 2005. Suðausturland. Klukkan 06.00-14.00.

Árið 2004

Fjöldi mælinga: 6344

Meðalhraði: 93,1 km/klst.

Yfir 120 km/klst: 146 ökutæki eða 2,3%

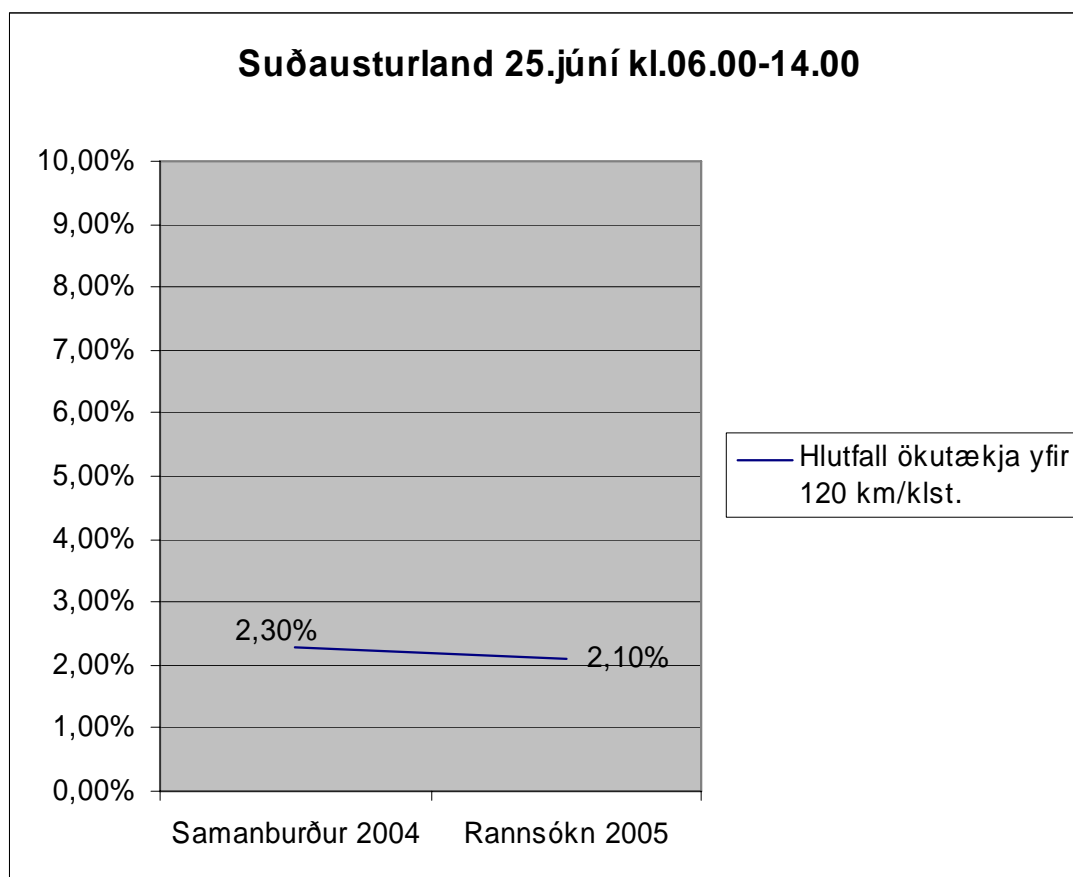
Árið 2005

Fjöldi mælinga: 5844

Meðalhraði: 93,29km/klst

Yfir 120km/klst: 72 ökutæki eða 1,2%

	Samanburður 2004	Rannsókn 2005
Hlutfall ökutækja yfir 120 km/klst.	2,30%	1,20%



4-5.júlí 2004 og 2005. Vesturland. Klukkan 23.00-04.30.

Árið 2004

Fjöldi mælinga: 2208

Meðalhraði: 96,9 km/klst.

Yfir 120 km/klst: 208 ökutæki eða 9,4%

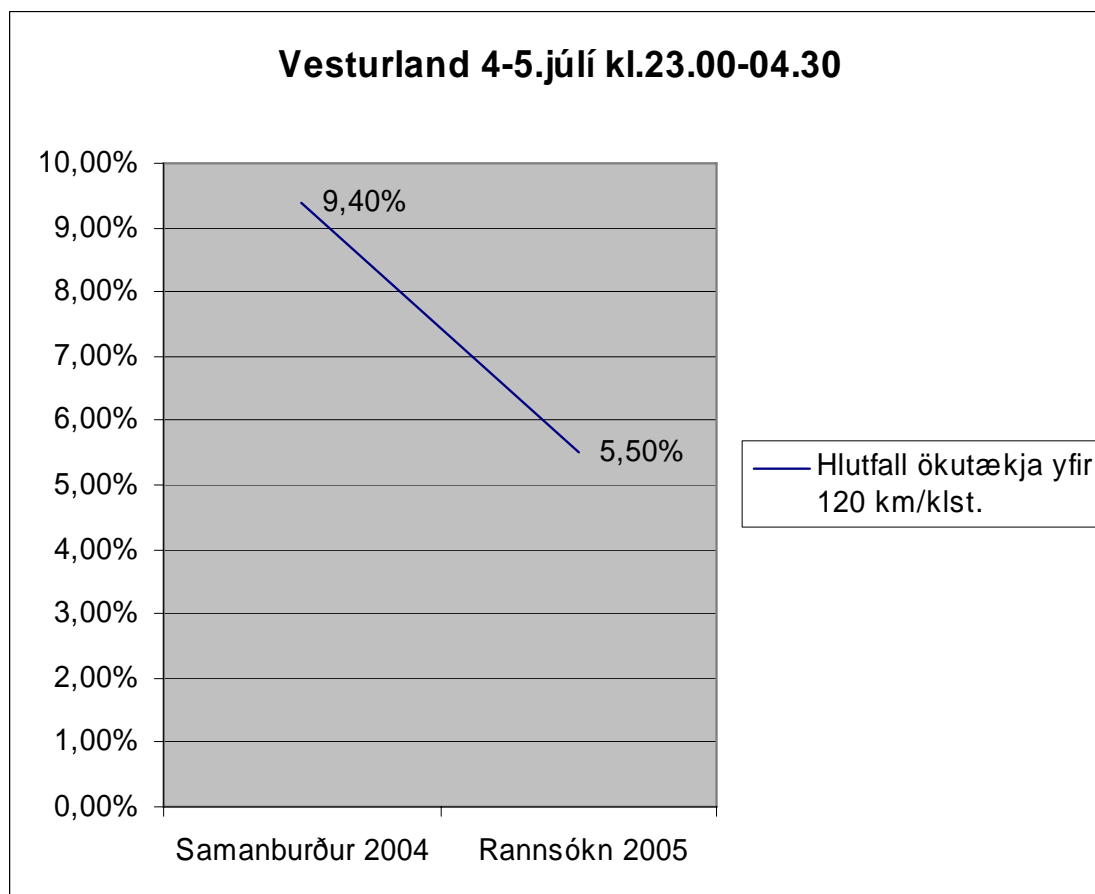
Árið 2005

Fjöldi mælinga: 1511

Meðalhraði: 97,1 km/klst

Yfir 120 km/klst: 83 ökutæki eða 5,5%

	Samanburður 2004	Rannsókn 2005
Hlutfall ökutækja yfir 120 km/klst.	9,40%	5,50%



22.júlí 2004 og 2005. Vesturland. Klukkan 05.30-07.30.

Árið 2004

Fjöldi mælinga: 348

Meðalhraði: 98,95km/klst.

Yfir 120km/klst: 27 ökutæki eða 7,8%

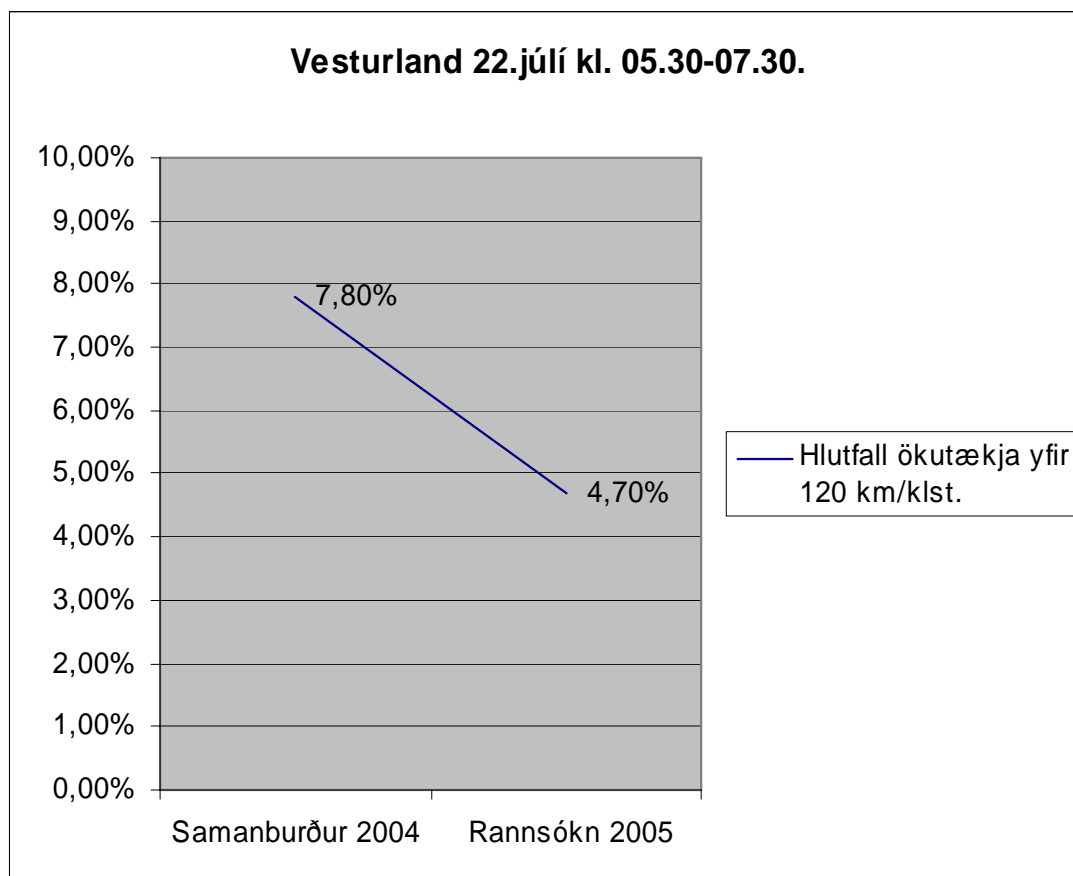
Árið 2005

Fjöldi mælinga: 507

Meðalhraði: 89,6km/klst

Yfir 120 km/klst: 24 ökutæki eða 4,7%

	Samanburður 2004	Rannsókn 2005
Hlutfall ökutækja yfir 120 km/klst.	7,80%	4,70%



10.ágúst 2004 og 2005. Vesturland 04.30-07.00 (Ath. Túlka varlega, fá ökutæki)

Árið 2004

Fjöldi mælinga: 206

Meðalhraði: 97,4 km/klst.

Yfir 120 km/klst: 22 ökutæki eða 10.7%

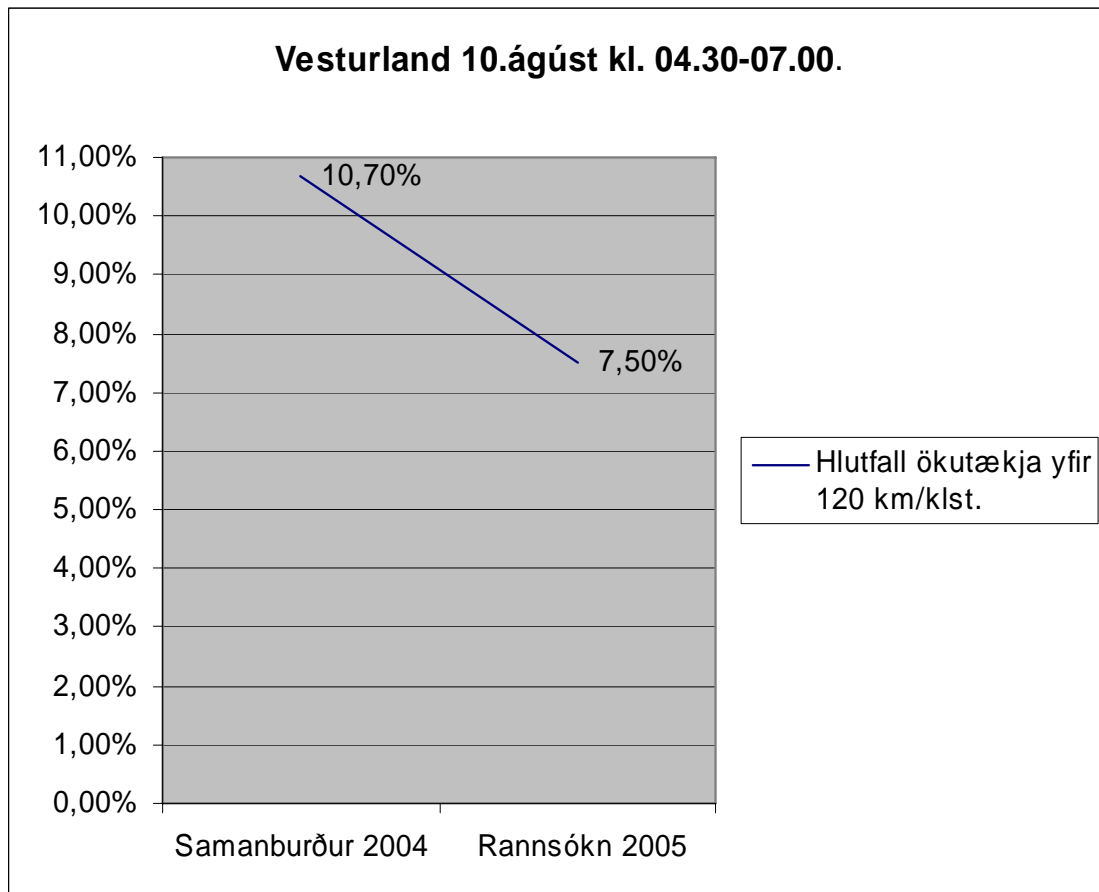
Árið 2005

Fjöldi mælinga: 213

Meðalhraði: 96,8 km/klst

Yfir 120km/klst: 16 ökutæki eða 7,5%

	Samanburður 2004	Rannsókn 2005
Hlutfall ökutækja yfir 120 km/klst.	10,70%	7,50%



20.ágúst 2004 og 2005. Suðurland 05.30-15.00

Árið 2004

Fjöldi mælinga: 6669

Meðalhraði: 95,7 km/klst.

Yfir 120 km/klst: 213 ökutæki eða 3,2%

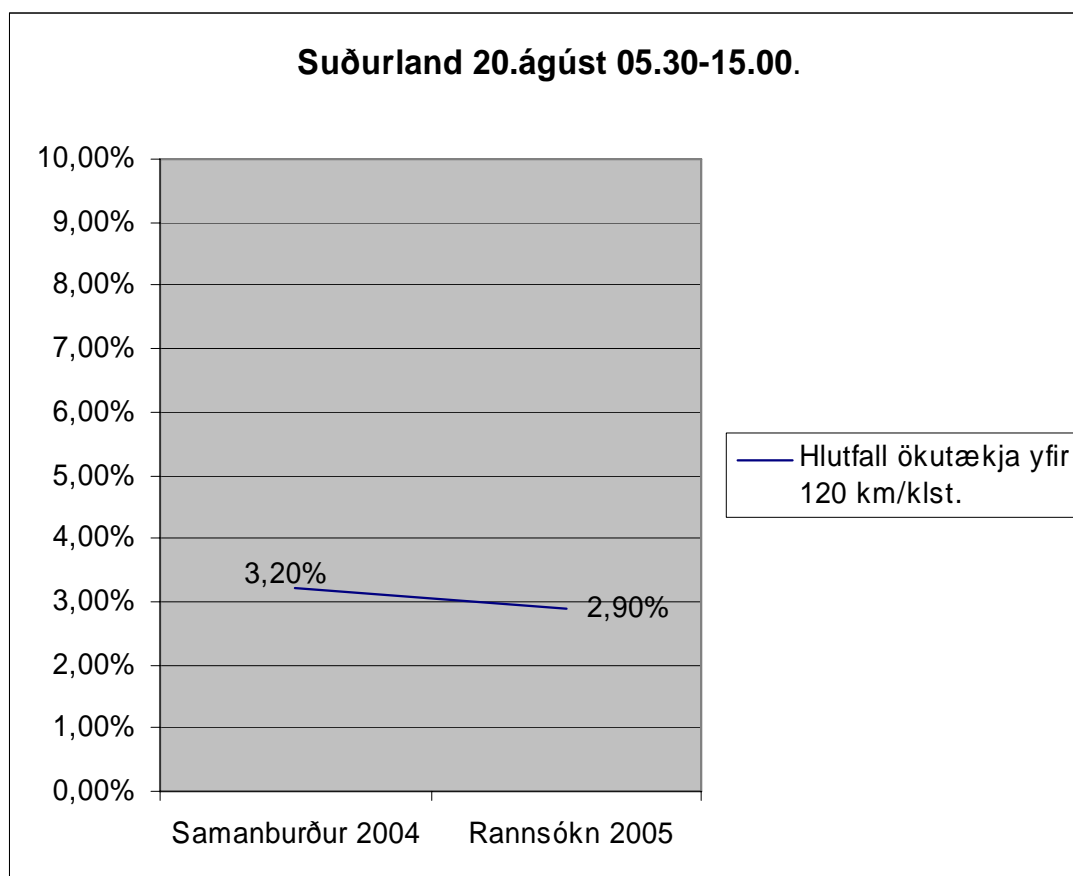
Árið 2005

Fjöldi mælinga: 6451

Meðalhraði: 95,2 km/klst

Yfir 120 km/klst: 185 ökutæki eða 2,9%

	Samánburður 2004	Rannsókn 2005
Hlutfall ökutækja yfir 120 km/klst.	3,20%	2,90%



27.ágúst 2004 og 2005. Suðurland 06.00-13.00

Árið 2004

Fjöldi mælinga: 5547

Meðalhraði: 95,7 km/klst.

Yfir 120 km/klst: 142 ökutæki eða 2,6 %

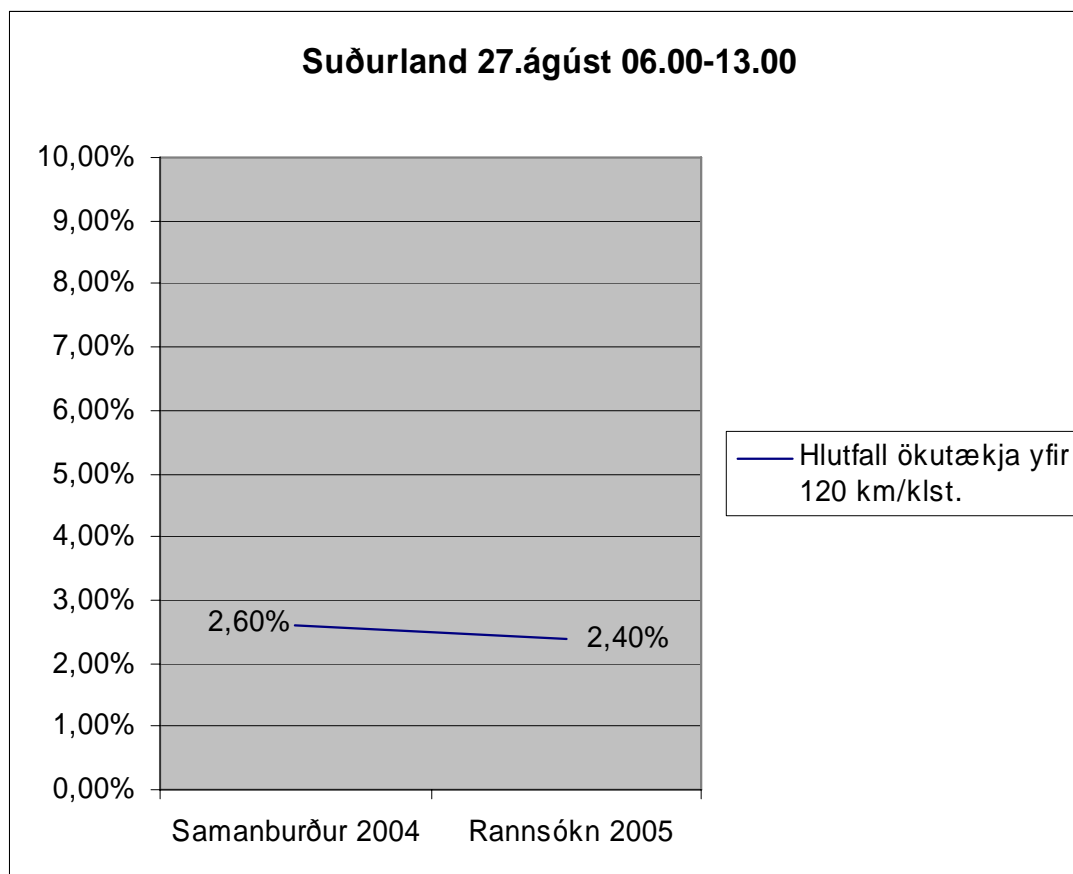
Árið 2005

Fjöldi mælinga: 4878

Meðalhraði: 94,9 km/klst

Yfir 120 km/klst: 119 ökutæki eða 2,4%

Hlutfall ökutækja yfir 120 km/klst.	Samanburður	
	2004	Rannsókn 2005
	2,60%	2,40%





Nokkuð var um afskipti af ökutækjum hvar leyfður hámarkshraði er 80 km/klst. á þjóðvegum en ökumönnum var það ekki alveg ljóst. Eins er það svo að vegakerfið býður ekki upp á sérstakar akreinar fyrir slíka umferð. Ljós. Foto.is/Júlíus Sigurjónsson



06-266, lögreglubifreið frá Ríkislögreglustjóra. Er gömul lögreglubifreið með gömlum tækjum en vel nothæfum. Ljós. Foto.is/Júlíus Sigurjónsson

V. kafli

5. Niðurstaða.

4.1 Megin niðurstöður verkefnisins. (Ágúst Mogensen, forstöðumaður RNU)

Niðurstöður Rannsóknar Guðmundar Fylkissonar

Mælingar: Frá og með 25.júní reiknuð þriðja hver ferð GF. Reiknaður er meðalhraði og hlutfall þeirra sem eru yfir 120 og borið saman við sömu daga árið 2004

Tilgáta: Eftirlitið/ Lögreglubifreiðin lækkar hlutfall þeirra sem aka hraðast á leiðinni.

Niðurstöður leiða í ljós að meðalhraði á leiðinni sem eftirlit var framkvæmt var ávallt lægri samanborið við árið áður (þegar ekkert eftirlit var), auk þess sem hlutfall þeirra sem aka hraðast, yfir 120, var ávallt lægra daginn sem rannsóknin fór fram samanborið við árið áður.

Þó munurinn sé ekki ávalt mikill, og stundum tölfræðilega ómarktækur, þá bendir stöðugleiki niðurstaðna til þess að áhrif eftirlitsins séu jákvæð og dragi umtalsvert úr hraðakstri. Hafa ber í huga að of hraður akstur og ofsaakstur er ein af megin orsökum banaslysa í umferðinni og því afar mikilvægt að „hægja á“ á þeim sem aka hraðast.

4.2 Tölulegar niðurstöður?

Ferðirnar skiptust á Suðurlandsveg og Vesturlandsveg. Farið var að Klaustri í austur og Vatnsskarði í Skagafirði í norður. Í þessum ferðum voru höfð afskipti af 66 öikumönnum, í einu tilfelli er um að ræða sama öikumann í tveimur málum. Höfð voru afskipti af 2 öikumönnum vegna of hægs aksturs þar sem þeir sköpuðu hættu í mikilli umferð og eins voru höfð afskipti af 4 bílaleigubílum þar sem ekki var skráningarnúmer framan á bílunum. Í 5 tilfellum var um að ræða ökutæki sem ekki mátti aka hraðar en 80 km/klst. út á þjóðvegi. Í 1 tilfelli var um að ræða bifhjól og var farþegi á bifhjólinu, því var ekið á 157 km/klst. hraða. Í 1 tilfelli var um ræða erlendan ferðamann, konu með 2 ungabörn í bílnum og ók hún á 141 km/klst. hraða.

Fjöldi eftirlitsferða	24
Fjöldi kærðra ökumanna	66
Meðalhraði kærðra	119.35 km/klst.
Hæsti mældi hraði	157 km/klst.
Heildarsektarfjárhæð	1.220.000 kr.
Fjöldi umferðarpunkta álagðir	56
Fjöldi sviptinga vegna hraðaksturs	1
Fjöldi sviptinga vegna punktstöðu	2
Fjöldi ógreiddra sekta 1.12.2006	9
Fjöldi niðurfelldra mála	3
Meðalaldur ökumanna	38.5 ár
Aldur kærðra ökumanna	17-76 ára
Fjöldi kvenna	10
Fjöldi þeirra sem ekki höfðu gerst brotlegir við umferðarlög áður	12
Fjöldi kærðra ökumanna sem áður höfðu verið kærðir fyrir ölvun við akstur	8
Fjöldi kærðra ökumanna sem áður höfðu lent í umferðaróhappi	23

Skipting mála milli embætta	
Reykjavík	3
Borgarnes	44
Kópavogur	1
Selfoss	6
Hvolsvöllur	6
Vík / Klaustur	6

6. Tillögur til úrbóta.

Það er nokkuð ljóst að markmiðið náðist þ.e. það tókst að lækka meðalhraðan og eins tókst að fækka þeim sem teljast aka á ofsa hraða. Ekki liggur fyrir skipting milli ferðamanna og annarra í umferðinni en leiða má líkum að því að stór hluti þeirra sem eru á ferðinni milli Reykjavíkur og Borgarnes eru aðilar sem ferðast þar reglulega, nánast daglega margir hverjir. Þessir aðilar hafa lært á vinnutíma lögreglu og með þeim einfalda hætti að senda lögreglubifreið í eftirlitsferð á þennan vegarkafila utan vinnutíma umdæmislögreglu mætti halda niðri umferðarhraða. Það er ljóst að mesta umferðin er á suðvesturlandi. Þegar skýrsla þessi er rituð er framundan ein stærsta breyting á umdæmaskipan lögreglu í seinni tíð. Því miður virðist það ekki gerast að sólarhringslöggæsla verði til staðar norðan Hvalfjarðarganga, ef undan er skilið Akranes, og því þarf að skoða hvernig auka má umferðarlöggæslu að næturlagi um Þjóðveg 1, Vesturlandsveg. Hvort það verði með þeim hætti að sérsvait ríkislögreglustjórans, sem er stöðugt að stækka, verði falið að sjá um umferðareftirlit upp undir Holtavörðuheidi eða lögreglu í Borgarnesi verði gert kleift að sinna þessu eftirliti tek ég ekki afstöðu til. Eins er það með svæðið austan Þjórsár, bæði þarf að auka eftirlit fram eftir nóttu og síðan þarf að koma til aukið eftirlit að morgni dags um helgar. Sérstaklega skal á það bent að erlendir ferðamenn sem eru á ferð yfir sumartímenn eru komnir af stað snemma morguns og þeir eru að aka mjög hratt. Þeir eru að jafnaði ekki á ferðinni á kvöldin og næturnar. Íslendingar nota aftur á móti kvöld og nætur til að ferðast á milli staða, þá að jafnaði ekki sem ferðamenn. Umferðargreinar eru verkfæri sem þarf að nota meira við stjórn umferðarlöggæslu og skipuleggja umferðareftirlit miðað við það sem umferðargreinarnir eru að sýna. Eftirlit það sem ég sinnti var ekki reglubundið né fyrirséð heldur mjög tilviljanakennt og áttu ökumenn ekki að geta „reiknað“ út hvenær ég yrði á ferðinni. Það kom berlega í ljós þegar sami ökumaður var tekinn á sama stað á sama tíma sólarhrings 2 daga í röð.

7. Þakkir.

Ég vil þakka RANNUM fyrir styrkinn. Ríkislögreglustjóraembættinu færi ég þakkir fyrir endurgjaldslaus afnot af lögreglubíl, kennslu á búnað og ráðleggingar. Ágúst Mogensen framkvæmdastjóra Rannsóknarnefndar umferðarslysa þakka ég fyrir góð ráð og fyrir úrvinnslu gagna.

Hafnarfirði 31. desember 2006

Guðmundur Fylkisson