Framkvæmd Umferðaröryggisáætlunar

Ársskýrsla 2015

desember 2016

INNANRÍKISRÁÐUNEYTIÐ

VEGAGERÐIN

Samgöngustofa

RÍKISLÖGREGLUSTJÓRINN

INNGANGUR **3**

1. UMFERÐARÖRYGGISRÁÐ **3**

2. SAMRÁÐSHÓPUR UMFERÐARÖRYGGISÁÆTLUNAR **3**

3. FJÁRHAGSÁÆTLUN **4**

4. AÐGERÐIR OG VERKEFNI Á ÁRINU 2015: VEGFARENDUR **5**

4.1. SJÁLFVIRKT HRAÐAEFTIRLIT, MÆLISTAÐIR, EIGNAKAUP, VIÐHALD OG REKSTUR 5
Tilraun með sjálfvirkt meðalhraðaeftirlit. *7*
4.2. ÚRVINNSLA GAGNA ÚR SJÁLFVIRKUM LÖGGÆSLUMYNDAVÉLUM 7
4.3. SÉRSTAKT EFTIRLIT LÖGREGLU MEÐ HRAÐAKSTRI 8
4.4. AUGLÝSINGAR OG KYNNINGAR 11
Árangur aðgerða gegn hraðakstri *11*
Ölvunarakstur: Staðan í dag *13*
4.5. SAMSKIPTAVEFIR OG NÝIR MIÐLAR 13
4.6. FRÆÐSLA Í SKÓLUM 14
Fræðsla í grunnskólum *14*
Fræðsla í framhaldsskólum *15*
4.7. FRÆÐSLA TIL ERLENDRA ÖKUMANNA 16
4.8. FRAMLEIÐSLA OG BIRTING FRÆÐSLUEFNIS 17
Birting fræðslumynda Samgöngustofu í sjónvarpi *17*
4.9. ÖNNUR VERKEFNI 18
Bókaflettari á www.umferd.is *18*
Umferðarleiksapp *18*
Þátttaka í ýmsum verkefnum *18*

5. AÐGERÐIR OG VERKEFNI Á ÁRINU 2015: VEGAKERFI **19**

5.1. EYÐING SVARTBLETTA, LAGFÆRINGAR Á UMHVERFI VEGA OG UPPSETNING VEGRIÐA 19
5.2. HVÍLDARSVÆÐI VIÐ ÞJÓÐVEGI OG UNDIRGÖNG FYRIR BÚFÉ 20
5.3. ÝMIS VERKEFNI 21
Umferðaröryggisúttekt á vegum *21*
Úttekt öryggissvæða þjóðvega innan höfuðborgarsvæðisins – Forathugun *21*
Umsjón öryggisaðgerða á vegum *21*
Meðalhraðaeftirlit – Val á vegköflum *21*
Gerð leiðbeininga um gönguþveranir *22*
Prentkostnaður *22*

6. AÐGERÐIR OG VERKEFNI Á ÁRINU 2015: 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. SJÁLFVIRKT UMFERÐAREFTIRLIT **39**

VIÐAUKI III. LYKILSTÆRÐIR ÚR SLYSASKRÁ SAMGÖNGUSTOFU **54**

VIÐAUKI IV. EYÐING SVARTBLETTA, LAGFÆRINGAR Á UMHVERFI VEGA OG UPPSETNING VEGRIÐA **57**

VIÐAUKI V. HVÍLDARSVÆÐI VIÐ ÞJÓÐVEGI OG UNDIRGÖNG FYRIR BÚFÉ **69**

VIÐAUKI VI. SKÝRSLUR GRUNDASKÓLA UM GRUNNSKÓLAFRÆÐSLU **71**

FJÁRHAGSLEGT UPPGJÖR Á UMFERÐARFRÆÐSLU Í GRUNDASKÓLA 2015 72
ÁRSSKÝRSLA GRUNDASKÓLA, MÓÐURSKÓLA Í UMFERÐARFRÆÐSLU 2015 73

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 og stefnumótun, rannsóknir og löggjöf.

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

1. Umferðaröryggisráð

Sérstakt umferðaröryggisráð tók til starfa árið 2005 og starfaði allt fram til 2014. Í ráðinu sátu forstöðumenn þeirra stofnana sem báru ábyrgð á aðgerðum umferðaröryggisáætlunar; Ríkislögreglustjóra, Samgöngustofu og Vegagerðarinnar. Þær stofnanir heyrðu undir tvö ráðuneyti og gegndi ráðið því mikilvægu hlutverki í samhæfingu umferðaröryggisaðgerða. Í ljósi þess að stofnanirnar heyra nú undir eitt og sama ráðuneyti var tekin sú ákvörðun að ráðið léti af störfum. Umferðaröryggisáætlun hefur nú fengið varanlegan stað í samgönguáætlun og samráðshópur um framkvæmd umferðaröryggisáætlunar heyrir undir Samgönguráð.

2. Samráðshópur umferðaröryggisáætlunar

Samráðshópur um framkvæmd umferðaröryggisáætlunar var skipaður 2005. Hlutverk samráðshópsins er að gera starfs- og framkvæmdaáætlun á grundvelli umferðaröryggisáætlunar, samkvæmt ályktun Alþingis. Í byrjun árs 2015 var Ásta Sóllilja Sigurbjörnsdóttir, lögfræðingur í innanríkisráðuneytinu, formaður samráðshópsins en Marta Jónsdóttir, lögfræðingur í innanríkisráðuneytinu var einnig í hópnum og tók við formennsku þegar Ásta Sóllilja fór í leyfi upp úr miðjum janúar. Aðrir fulltrúar hópsins voru Haraldur Sigþórsson, deildarstjóri öryggisáætlanadeildar hjá Samgöngustofu, Gunnar Geir Gunnarsson deildarstjóri öryggis- og fræðsludeildar Samgöngustofu, Auður Þóra Árnadóttir forstöðumaður umferðardeildar hjá Vegagerðinni og Jónína Sigurðardóttir aðstoðaryfirlögregluþjónn hjá embætti ríkislögreglustjóra.

3. Fjárhagsáætlun

Tafla 1. Áætlun um tekjur og gjöld.

Tekjur 2015	**millj. kr.**	**Gjöld 2015**	**millj. kr.**
Frá vegaáætlun	385,0	Vegfarendur	85,6
Umferðaröryggisgjald	0	Vegakerfið	300
Sérstök fjárv. til umferðaröryggismála	0	Ökutæki	0
Úr rekstri Samgöngustofu	3,0	Stefnumótun, rannsóknir og löggjöf	2,4
Til ráðstöfunar alls:	**388,0**	**Samtals gjöld:**	**388,0**

Tafla 2. Kostnaður við einstök verkefni

	Heiti verkefnis	**Áætlun millj. Kr**	**Rauntölur millj. kr**
Vegfarendur			
4.1	Sjálfvirkt hraðaeftirlit, mælistaðir, eignakaup, viðhald og rekstur	35,0	24,6
4.2	Úrvinnsla gagna úr sjálfvirkum löggæslumyndavélum	14,0	14,0
4.3	Sérstakt eftirlit lögreglu með hraðakstri	16,0	16,0
4.4	Auglýsingar og kynningar	5,5	5,5
4.5	Samskiptavefir og nýir miðlar	1,6	1,7
4.6	Fræðsla í skólum	4,0	4,0
4.7	Fræðsla til erlendra ökumanna	3,8	3,8
4.8	Framleiðsla og birting fræðsluefnis	4,0	4,1
4.9	Önnur verkefni	1,7	1,0
Vegakerfi			
5.1	Eyðing svartbletta, umhverfi vega og vegrið	270,0	252,5
5.2	Undirgöng fyrir búfé og hvíldarsvæði við þjóðvegi	10,0	5,7
5.3	Ýmis verkefni og ófyrirséð	20,0	11,8
Stefnumótun, rannsóknir og löggjöf			
6.1	Könnun á akstursheðun almennings	2,4	2,4
	Kostnaður alls	**388,0**	**348,0**

4. Aðgerðir og verkefni á árinu 2015: Vegfarendur

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

4.1. Sjálfvirkt hraðaeftirlit, mælistaðir, eignakaup, viðhald og rekstur

Mælistaðir fyrir sjálfvirkt hraðaeftirlit í dreifbýli eru 24. Á Hringvegi milli Hveragerðis og Selfoss eru tveir mælistaðir, tveir á Hringvegi á Kjalarnesi, tveir í Hvalfjarðargöngum, þrír á Hringvegi í Hvalfjarðarsveit, einn á Garðskagavegi, tveir á Sandgerðisvegi, tveir í Fáskrúðsfjarðargöngum, fjórir í Bolungarvíkurgöngum og sex í Héðinsfjarðargöngum.

Hraðamyndavélar til notkunar í dreifbýli eru 16 og voru þær allar virkar, a.m.k. að hluta, árið 2015. Ellefu af vélunum 16 eru af norskri gerð en 5 eru af þýskri gerð og eru þær síðastnefndu notaðar í Bolungarvíkurgöngum og Héðinsfjarðargöngum. Vegna fræsingar og malbikunar í Hvalfjarðargöngum vorið 2015 þurfti að endurnýja skynjara sem tengjast hraðamyndavélum. Auk þessara 16 eru tvær í notkun á höfuðborgarsvæðinu og eru sjálfvirkar hraðamyndavélar því alls 18.

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. Vegagerðin sér jafnframt um að senda búnaðinn til útlanda í kvörðun með reglulegu millibili, eftir því sem við á. Árið 2015 var greiddur kostnaður vegna kvörðunar á 12 hraðamyndavélum sem notaðar eru í dreifbýli. Um leið og vélarnar eru kvarðaðar er viðhaldi þeirra sinnt.

Eins og greint var frá í síðustu þremur 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. Kostnaður við viðgerðir og viðhald vélarinnar, þ.m.t. kvörðun, er greiddur af fjármunum til umferðaröryggisáætlunar. Síðla árs 2015 var myndavélin uppfærð, þ.e. sett 11 MP vél í stað 5 MP vélar, og var hún jafnframt kvörðuð.

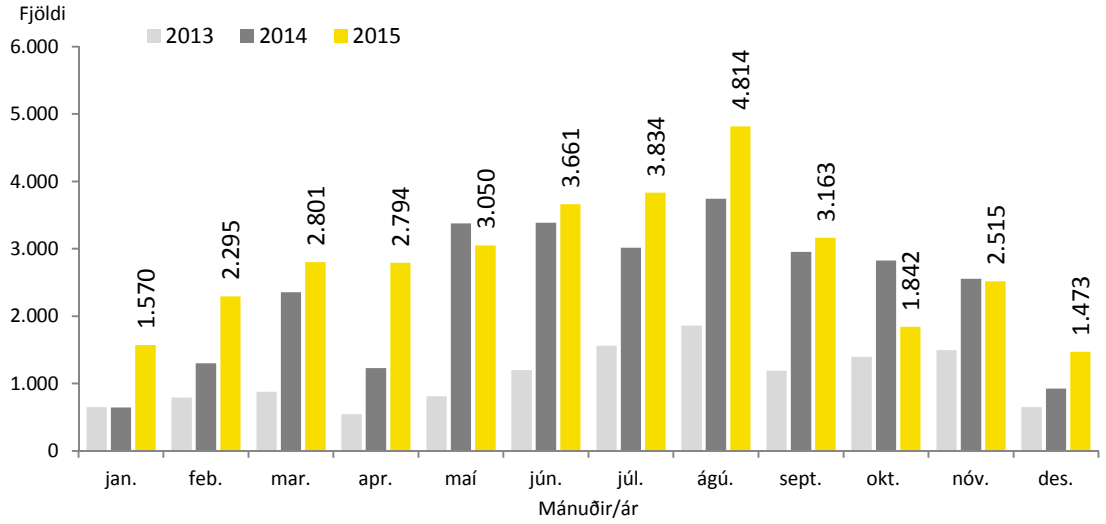
Eins og fram kom í ársskýrslu fyrir árið 2013 var lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu það ár veittur styrkur til að kaupa hraðamyndavél til notkunar í bíl. Kostnaður við rekstur þeirrar vélar er þó ekki greiddur af fjármunum til umferðaröryggisáætlunar.

Skráð voru 33.812 brot á árinu 2015. Þetta eru 19% fleiri brot en árið 2014. Brot skráð með sjálfvirkum hraðamyndavélum hafa aldrei verið fleiri, en voru næstflest árið 2014 þegar þau voru 28.298. Að meðaltali voru 93 brot á dag árið 2015. Miklar sveiflur hafa verið á heildarfjölda brota en ýmsar ástæður geta verið fyrir því (sjá töflu 3).

Tafla 3. 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
2015	33.812	93	18

Á mynd 1 sést dreifing brotanna á árunum 2013 til 2015 eftir mánuðum. Brotin eru tíðust í kringum sumarmánuðina, og voru um 125 brot á dag yfir tímabilið maí-ágúst miðað við 93 brot á dag allt árið og voru 45% brotanna skráð í þeim mánuðum. Fæst brot voru skráð í desember en mestu aukninguna milli ára má sjá í desember, janúar, febrúar og í apríl.

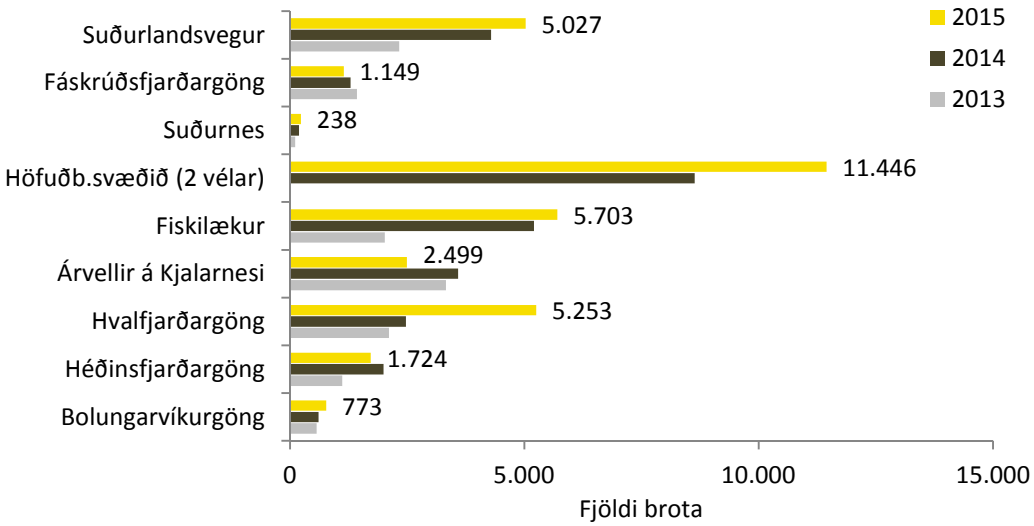


Mynd 1. Fjöldi hraðakstursbrota sem stafrænar hraðamyndavélar skráðu árin 2013-2015, greindur eftir mánuðum

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

Flest brotin voru skráð á vélar á höfuðborgarsvæðinu, eða 11.446 og næstflest á vélunum á Fiskilæk, 5.703. Brotin voru einnig yfir 5.000 í Hvalfjarðargöngum (5.253) og á Suðurlandsvegi (5.027) en skráð voru undir 2.500 brot á Kjalarnesi, í Fáskrúðsfjarðargöngum, Héðinsfjarðargöngum, Bolungarvíkurgöngum og á Suðurnesjum. Þannig var 31 brot á dag á höfuðborgarsvæðinu, 15 brot á Fiskilæk en tvö brot á hverjum þremur dögum að meðaltali á Suðurnesjum, þar sem fæst brot voru skráð.

Þegar fjöldi brota á árinu 2015 er borinn saman eftir vettvangi við árið áður má sjá að mest aukning er á brotum á höfuðborgarsvæðinu og í Hvalfjarðargöngum, einnig var aukning á Fiskilæk, Suðurlandsvegi, í Bolungarvíkurgöngum og á Suðurnesjum. Fækkun var á milli ára í Fáskrúðsfjarðargöngum, á Árvöllum á Kjalarnesi og í Héðinsfjarðargöngum.



Mynd 2. Fjöldi hraðakstursbrota sem stafrænar hraðamyndavélar skráðu árin 2013-2015, greindur eftir vettvangi

Tilraun með sjálfvirkt meðalhraðaeftirlit.

Vorið 2015 var, í samvinnu við norsku vegagerðina, gerð tilraun með sjálfvirkt meðalhraðaeftirlit. Það fer þannig fram að tvær myndavélar eru samtengdar og teknar eru myndir af öllum ökutækjum sem fara um kaflann á milli myndavélanna, fyrst við myndavél A og síðan við myndavél B. Vegalengdin á milli vélanna er þekkt og út frá tímanum sem það tekur ökumann að aka á milli þeirra má því reikna meðalhraða hans á kaflanum. Ef meðalhraði viðkomandi ökumanns er yfir leyfilegum mörkum fara myndirnar til lögreglu til frekari vinnslu, en ef meðalhraðinn er hins vegar undir mörkum er myndunum hent. Allar myndir og aðrar upplýsingar eru dulkóðaðar.

Reynsla Norðmanna af upptöku sjálfvirks meðalhraðaeftirlits er mjög góð en samkvæmt skýrslu Transportøkonomisk institutt í Noregi, sem kom út árið 2014, fækkaði alvarlega slösuðum eða látnum á 14 köflum í Noregi, þar sem sjálfvirkt meðalhraðaeftirlit hafði verið sett upp, um 49-54%. Tæknilega er ekkert því til fyrirstöðu að hefja sjálfvirkt meðalhraðaeftirlit hér á landi.

ÁÆTLUN	35.000.000,-
RAUN	24.584.244,-

4.2. 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.

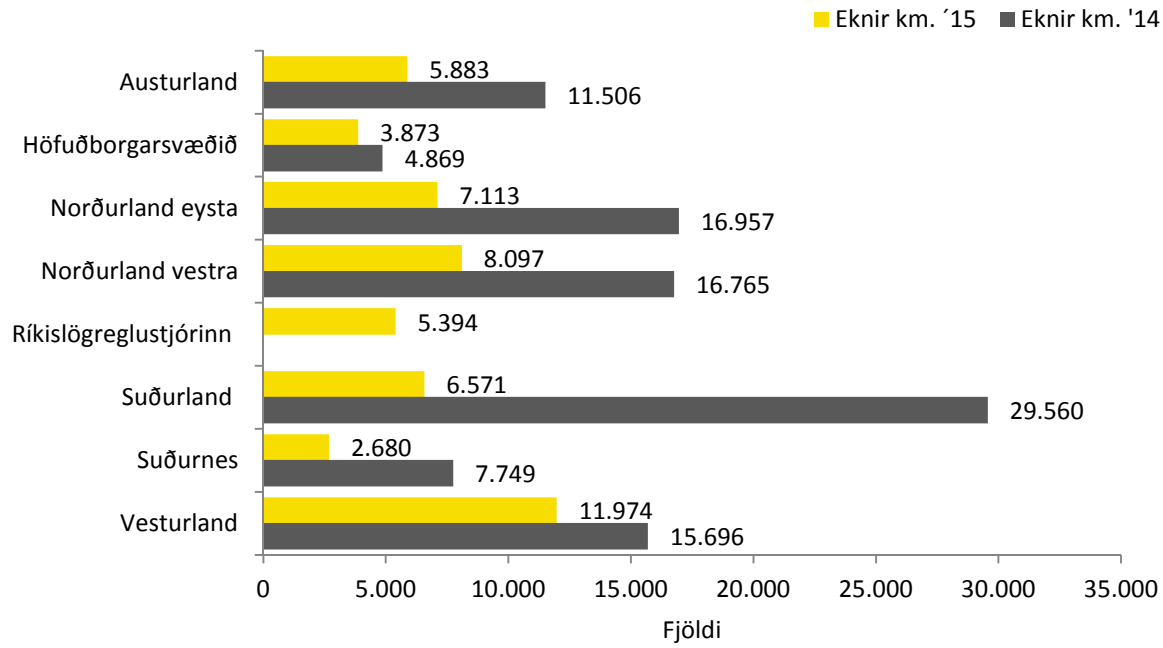
ÁÆTLUN	14.000.000,-
RAUN	14.000.000,-

4.3. Sérstakt eftirlit lögreglu með hraðakstri

Sumarið 2015 var framkvæmt sérstakt hraðaeftirlit í maí til september en alls voru það 8 embætti sem framkvæmdu eftirlitið. Um er að ræða sameinuð embætti frá árinu áður eða lögregluembættin á Austurlandi, höfuðborgarsvæðinu, Norðurlandi eystra, Norðurlandi vestra, Suðurlandi, Suðurnesjum, Vesturlandi og embætti ríkislögreglustjóra sem ekki tók þátt árið 2014.

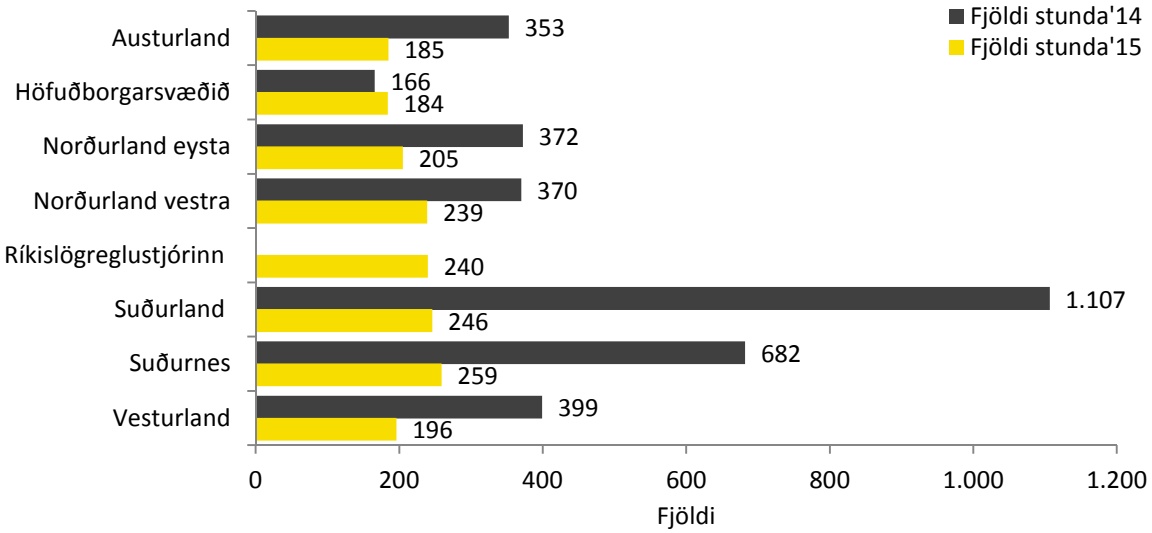
Á tímabilinu voru vinnustundir vegna eftirlitsins 1.754 klukkustundir og eknir voru 51.585 km. Fjöldi hraðakstursbrota var 701 en heildarfjöldi brota var 813 en þar falla undir m.a. hraðakstursbrot, ökuskírteini var ekki meðferðis, viðkomandi hafði ekki ökuréttindi, ljósanotkun var ábótavant, bílbelti var ekki notað, viðkomandi ökumaður var ölvaður undir stýri, vítaverður akstur og réttindaleysi.

Lögreglan á Vesturlandi ók mest á meðan á eftirlitinu stóð eða 11.974 km. Þar á eftir var lögreglan á Norðurlandi vestra með 8.097 km. akstur. Minnstur var aksturinn hjá lögreglunni á Suðurnesjum eða 2.680 km (mynd 3). Á árinu 2015 voru eknir 51.585 km. en á árinu 2014 voru þeir 103.102, þetta jafngildir helmings samdrætti í akstri milli ára.



Mynd 3. Fjöldi ekinna kílómetra vegna hraðaeftirlits árin 2014 og 2015.

Í heildina var eftirlitinu sinnt í 1.754 klukkustundir. Lögreglan á Suðurnesjum varði flestum vinnustundum í eftirlitið eða 259 en þar á eftir var það lögreglan á Suðurlandi með 246 vinnustundir. Lögreglan á höfuðborgarsvæðinu eyddi fæstum vinnustundum í eftirlitið eða 184 klst. og lögreglan á Austurlandi 185 klst. (mynd 4). Heildarfjöldi vinnustunda dróst saman um 49% frá árinu 2014 til ársins 2015.



Mynd 4. Fjöldi vinnustunda lögreglu vegna hraðaeftirlits árin 2014 og 2015.

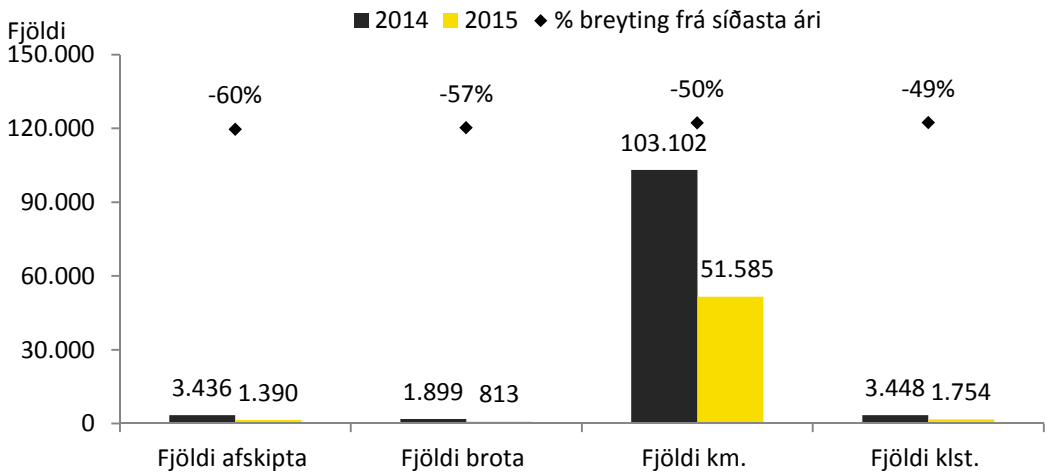
Í töflu 4 má sjá hlutfall hvers embættis af heildarfjölda brota í nokkrum brotaflokkum. Þar má sjá að hlutfallslega voru flest hraðakstursbrot skráð hjá lögreglunni á Austurlandi (23%) og hjá lögreglunni á Norðurlandi vestra (23%). Stærstur hluti tilvika um ölvunarakstur, þar sem notkun bílbelta var ábótavant, akstur án ökuskírteinis og brot sem féllu undir annað voru skráð hjá embætti ríkislögreglustjóra.

Tafla 4. Hlutfallsleg dreifing brota milli embætta í nokkrum brotaflokkum.

	Of hraður akstur	Bílbelti ekki notað	Án ökuskírteinis	Ölvun við akstur	Önnur brot
Lögreglustjórinn á Austurlandi	23%	0%	3%	0%	2%
Lögreglustjórinn á höfuðborgarsvæðinu	11%	40%	24%	14%	7%
Lögreglustjórinn á Norðurlandi eystra	5%	0%	0%	0%	3%
Lögreglustjórinn á Norðurlandi vestra	23%	0%	0%	0%	0%
Lögreglustjórinn á Suðurlandi	12%	0%	0%	0%	2%
Lögreglustjórinn á Suðurnesjum	14%	0%	6%	0%	10%
Lögreglustjórinn á Vesturlandi	9%	20%	9%	0%	5%
Ríkislögreglustjórinn	3%	40%	58%	86%	72%
Samtals %	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

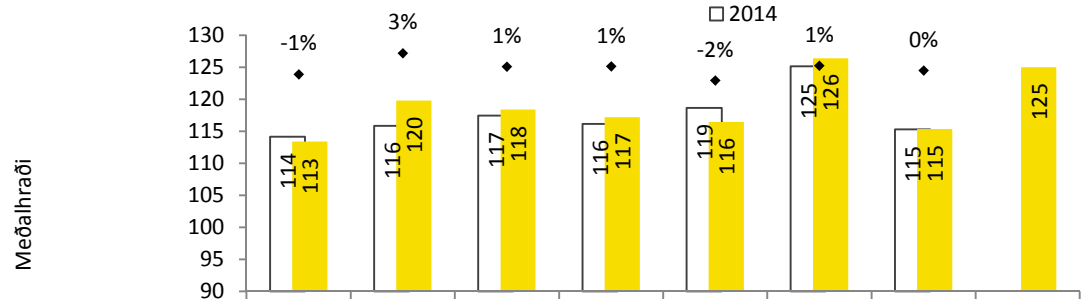
Í hraðaeftirlitinu árið 2015 voru hraðakstursbrot um 86% allra brota. Af öðrum brotum vörðuðu flest þeirra að ökuskírteini var ekki meðferðis eða 33 brot (4%). Hlutfall hraðakstursbrota af öllum brotum er mun hærra nú en árið 2012 en þá var það 79% allra brota, 2013 var það 85% en það var þó hærra árið 2014 eða 94%.

Á mynd 5 má sjá samanburð milli áranna 2014 og 2015, þar má sjá að afskipti voru fleiri árið 2014 en árið 2015 eða 3.436 miðað við 1.390. Lögreglan skráði einnig færri brot í átakinu árið 2015, vinnustundirnar voru 49% færri og akstur var 50% minni en árið 2014 (mynd 5).



Mynd 5. Fjöldi afskipta, brota, ekinna kílómetra og vinnustunda í hraðaeftirliti árin 2014 og 2015.

Þegar hraðabrot þar sem hámarkshraði var 90 km/klst. eru skoðuð má sjá að meðalhraði ökumanna sem voru stöðvaðir í eftirlitinu 2015 var 119 km/klst. Eins og árið 2014 mældist lægstur meðalhraði hjá lögreglunni á Austurland, nú 113 km/klst. Einnig eins og árið 2014 mældist hæsti meðalhraðinn á Suðurnesjum, nú 126 km/klst.



	Austurland	LRH	Norðurland eystra	Norðurland vestra	Suðurland	Suðurnes	Vesturland	Ríkislögreglustjórinn
2014	114	116	117	116	119	125	115	
2015	113	120	118	117	116	126	115	125
Munur á meðalhraða milli ára	-1%	3%	1%	1%	-2%	1%	0%	

Mynd 6. Meðalhraði í hraðaeftirliti árið 2014 og 2015, greindur eftir embættum.

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

ÁÆTLUN	16.000.000,-
RAUN	16.000.000,-

4.4. Auglýsingar og kynningar

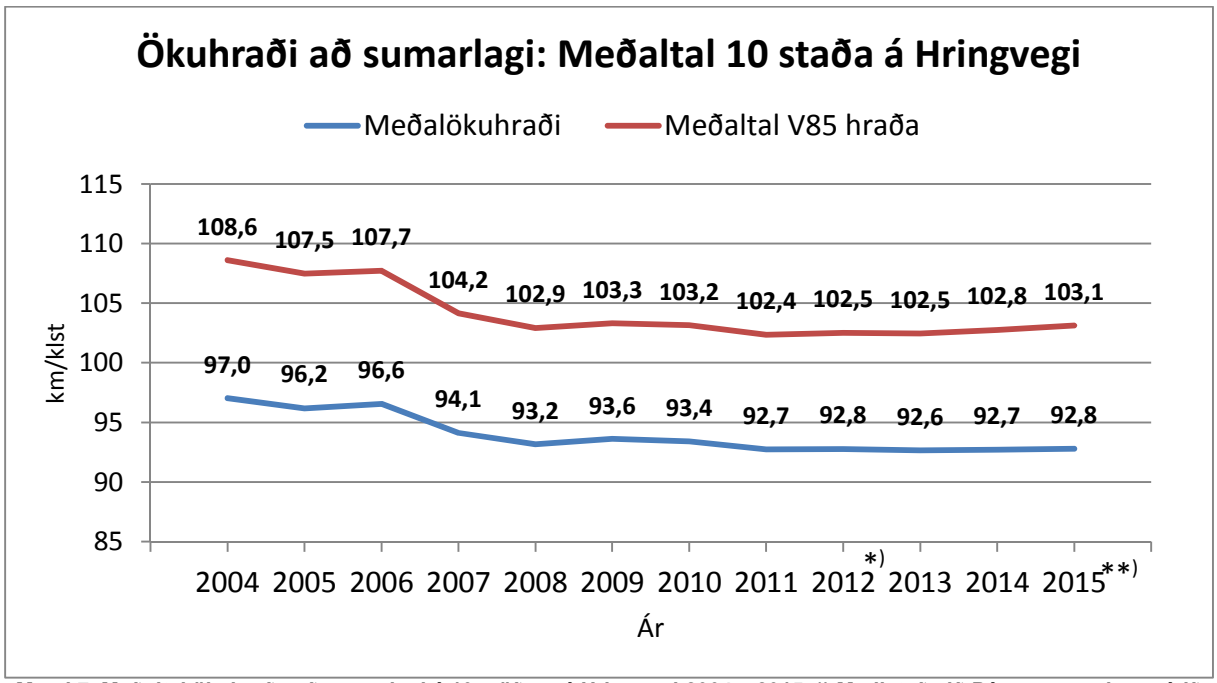
Engar nýjar auglýsingar fyrir sjónvarp, útvarp eða blöð voru framleiddar árið 2015. Nokkrar aðrar leiðir voru farnar til þess að reyna að hafa áhrif á viðhorf og hegðun ökumanna og má lesa um þær í kafla 4.5 um samskiptavefi og nýja miðla.

Eldri bílbeltaauglýsing var birt í samstarfi við VÍS sem kallast Notaðu bílbeltin – alltaf. Sú auglýsing líkir falli ofan af kassa, gámi og Perlunni við högg sem verður við árekstur á mismunandi hraða. Einnig var sýnd auglýsingin 30 km sem minnir á hámarkshraða í íbúahverfum (30 km/klst). Að lokum var í desember sýnd í sjónvarpi keppni forystumanna stjórnmálaflokkanna í að spenna bílbeltin. Sú keppni var upphaflega gerð fyrir vefinn og var henni dreift þar um sumarið en var svo sýnd í sjónvarpi í lok árs. Lesa má meira um þessa keppni í kafla 4.5 um samskiptavefi og nýja miðla.

ÁÆTLUN	5.500.000,-
RAUN	5.531.117,-

Árangur aðgerða gegn hraðakstri

Á mynd 7 eru upplýsingar um þróun umferðarhraða að sumarlagi á 10 stöðum á Hringveginum, á tímabilinu 2004-2015, skv. umferðargreinum Vegagerðarinnar en hraðinn hefur verið mældur á sambærilegan hátt frá árinu 2004. Athuga þó að árin 2012 og 2015 eru staðirnir 9 en ekki 10. Bilun varð í umferðargreini á Hringvegi við Pétursey og vantar því gögn frá honum fyrir árið 2012. Vegna framkvæmda á Hellisheiði 2015 komu engin gögn úr umferðargreini þar árið 2015.

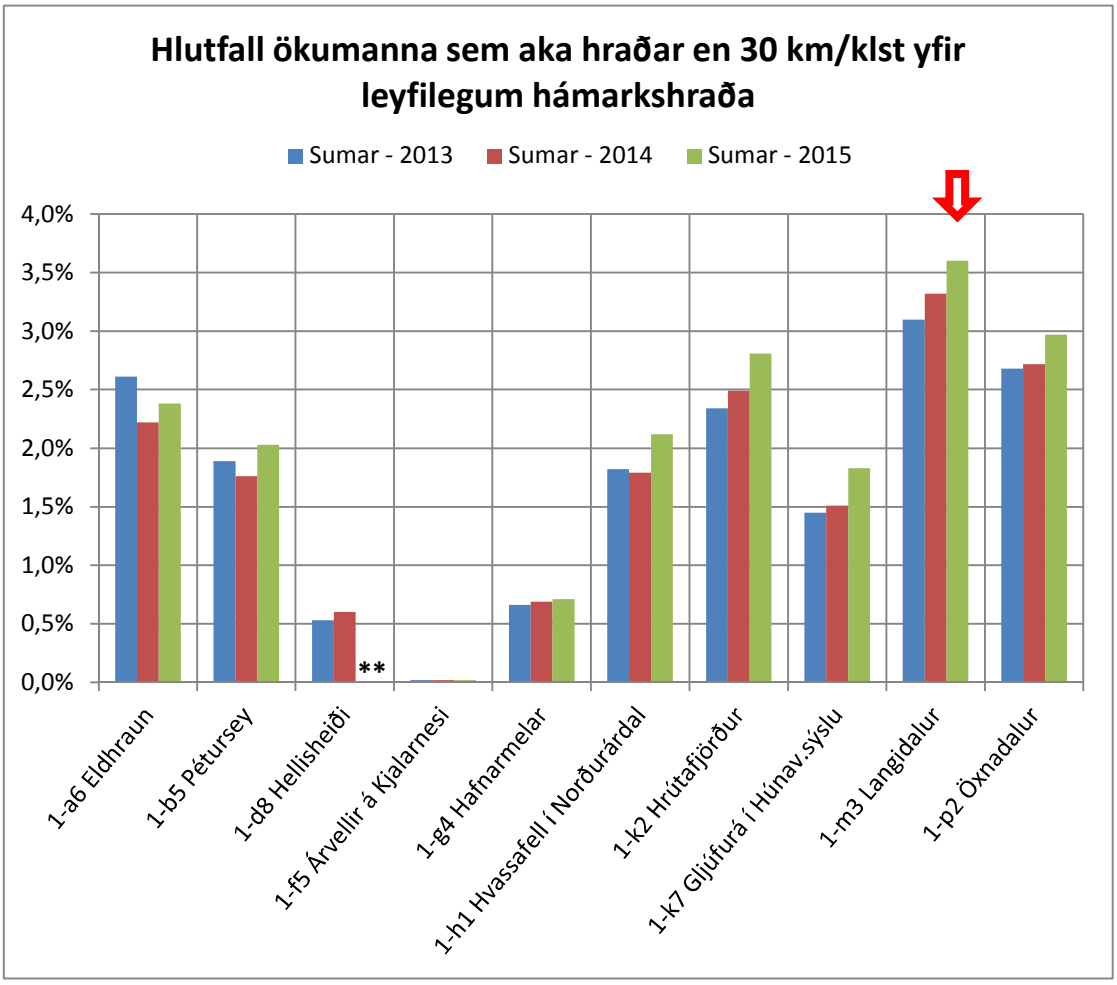


Mynd 7. Meðaltal ökuhraða að sumarlagi á 10 stöðum á Hringvegi 2004 – 2015. *) Mælistað við Pétursey er sleppt árið 2012. **) Mælistað við Hellisheiði er sleppt árið 2015.

Meðalökuhraði á 10 stöðum á Hringvegi sumarið 2015 var 92,8 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 103,1 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 0,5 km/klst. við Hvassafell í Norðurárdal og um 0,4 km/klst. við Gljúfurá í Húnavatnssýslu og í Öxnadal. Meðalhraðinn hækkaði um 0,3 km/klst. í Hrútafirði og um 0,1 km/klst. í Langadal en stóð í stað við Pétursey. Meðalhraðinn lækkaði hins vegar um 0,4 km/klst. á Hafnarmelum og um 0,2 km/klst. í Eldhrauni og á Árvöllum á Kjalarnesi. Ofangreindar hraðatölur gilda fyrir umferð í frjálsu flæði, en það þýðir að bil milli ökutækja og umferðarmagn er með því móti að reiknað er með að hver ökumaður velji sinn ökuhraða.

Hér að neðan er sýnt hvernig það hlutfall ökumanna sem aka hraðar en 30 km/klst. yfir leyfilegum hámarkshraða breytist á völdum mælistöðum á tímabilinu 2013-2015. Sumarið 2015 var þetta hlutfall, fjórða árið í röð, hæst á Hringvegi í Langadal, þar sem það var 3,60%.



Mynd 8. Hlutfall ökumanna á Hringvegi sem aka hraðar en 30 km/klst. yfir leyfilegum hámarkshraða.
****) Mælistað við Hellisheiði er sleppt árið 2015.**

Ölvunarakstur: Staðan í dag

Árið 2015 lést enginn af völdum ölvunar- eða fíkniefnaaksturs en hins vegar slösuðust 7 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 5. Afleiðingar ölvunar- og fíkniefnaaksturs

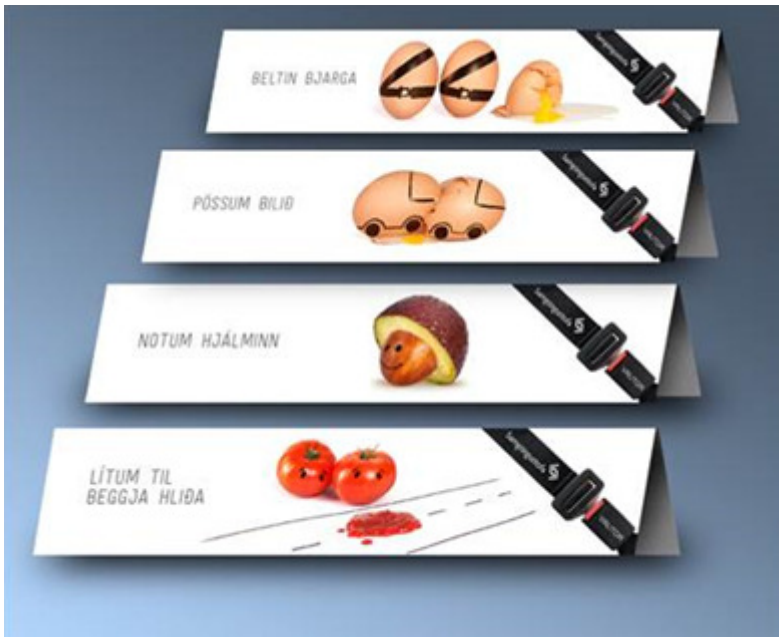
Ár	Látnir af völdum ölvunar- og fíkniefnaaksturs	Látnir alls	Hlutfall	Alvarlega slasaðir af völdum ölvunar- og fíkniefnaaksturs	Alvarlega slasaðir alls	Hlutfall
2011	3	12	25%	7	154	5%
2012	1	9	11%	13	136	10%
2013	3	15	20%	10	177	6%
2014	0	4	0%	14	177	8%
2015	0	16	0%	7	178	4%
Meðaltal	**1,4**	**11,2**	**13%**	**10,2**	**164,4**	**6%**

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.

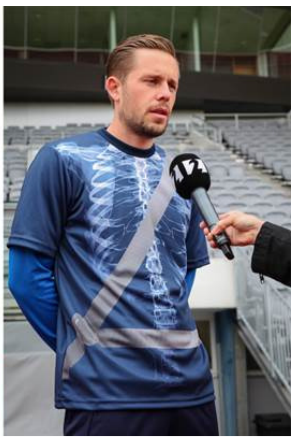
4.5. Samskiptavefir og nýir miðlar

Árið 2015 var ráðist í nokkur minni verkefni og reynt að koma skilaboðum á framfæri með óvenjulegum hætti. Framleiddar voru vöruskiljur fyrir Bónusverslanir með umferðaröryggisboðskap í samstarfi við Valitor.

Vöruskiljur eru eins konar kubbar sem settir eru á færiband í matvöruverslunum til þess að skilja þínar vörur frá vörum annarra.



Landslið Íslands í knattspyrnu var fengið til þess að klæðast bolum með áprentuðum öryggisbeltum á sérstakri fjölmiðlaæfingu þar sem þeir gerðu grein fyrir ástæðu þess að þeir klæddust bolunum og töluðu fyrir boðskapnum sem þeim fylgdi, þ.e. að spenna beltin.



Að lokum var svo haldin keppni í samstarfi við VÍS þar sem forystumenn stjórnmálaflokkanna kepptu um hver væri fljótastur að spenna á sig öryggisbeltið. Tilgangurinn var sá að benda á hversu stuttan tíma það tekur að spenna beltið og þar með hve fáránlegt er að nenna því ekki. Myndbandi með keppninni var dreift á samfélagsmiðlum um sumarið og svo sýnt í sjónvarpi í desember. Samhliða dreifingunni á myndbandinu um sumarið var komið af stað fjölmiðlaumfjöllun um nokkrar mýtur sem tengjast bílbeltanotkun, t.d. að betra sé að vera laus af bíllinn endar í sjónum eða ef hætta er á að bíllinn velti niður fjallshlíð. Hvort tveggja er alrangt og var sjónum beint að því að leiðrétta þennan og annan misskilning tengdum beltunum.

Áætlun	1.600.000,-
Raun	1.713.514,-

4.6. Fræðsla í skólum

Fræðsla í grunnskólum

Skólaárið 2014-2015 var tíunda 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 yfir 100 skólar haft 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 áratug tóku eingöngu tveir til þrír 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 verkefnunum og slík vinna mun skila meiru þegar til lengri tíma er litið. Örugg umferð er ekki verkefni skólanna einna heldur samfélagsins alls.

Árið 2015 var úthlutun til móðurskólaverkefnisins skorin niður og þurfti Grundaskóli því, í samvinnu við Samgöngustofu, að forgangsraða verkefnum og ljóst er að ekki náðist að vinna allt sem áhugi og þörf var á. Verkefni ársins snerust m.a. um samskipti við skólastjórnendur og starfsmenn skóla, heimsóknir í aðra skóla, kynningar t.d. fyrir menntasviði HÍ auk þess sem ráðstefnur og fundir voru sóttir. Unnið var að nokkrum verkefnum með Samgöngustofu; m.a. var unnið í vefnum umferd.is og að gerð umferðaröryggisáætlunar leik- og grunnskóla. Að lokum má nefna að lokið var við gerð kennsluáætlunar í umferðarfræðslu og er ótalið mikið umferðaröryggisstarf sem laut að skólanum sjálfum. Nánar má sjá um starf Grundaskóla og útlistun á verkefnum í Viðauka VI.

Tafla 6. Slys á börnum 2011-2015

	Látin	Alvarlega slösuð	Lítið slösuð	Samtals
2011	2	13	110	125
2012	0	10	78	88
2013	2	19	90	111
2014	0	20	86	106
2015	2	18	96	116
Meðaltal	**1,2**	**16**	**92**	**109**

ÁÆTLUN	4.000.000,-
RAUN	4.000.000,-

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 eða 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 truflun bílstjóra við akstur og sú nýjasta

fjallar um farsímanotkun undir stýri. Auk þessara er ein myndin frásögn föður sem missti son sinn í umferðarslysi.

Allir framhaldsskólar hafa fengið afhentar þessar myndir og tók Umferðarstofa mikinn þátt í kennslu þessa efnis fyrstu árin. Nú orðið er skólunum sjálfum hins vegar í auknum mæli falið að nýta þetta efni og hafa kennarar víðast staðið sig mjög vel við kennsluna. Starfsmenn 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 2015 og kom því ekki til kostnaðar á þessum lið þetta árið.

ÁÆTLUN	0,-
RAUN	0,-

4.7. 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 2015 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. Einnig var sett fjármagn í að koma myndinni að í afþreyingarkerfi Icelandair. Var Elfis m.a. komið inn í Unique Reykjavik sem er þáttur um Reykjavík í afþreyingarkerfinu og er honum beint til ferðamanna. Í myndinni talar álfurinn Elfis við kynni myndarinnar og bendir á hvar hægt er að læra meira um akstur á Íslandi.

Í samstarfi við bílaleigur landsins og Sjóvá 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.

Erfitt getur reynst að greina á milli ferðamanna og innflytjenda í slysatölfræði. Samgöngustofa hefur þó ákveðið viðmið sem segir að allir skráðir með löglega kennitölu séu innflytjendur en allir aðrir séu ferðamenn. Í töflunni hér að neðan má sjá tölur yfir slasaða erlenda ferðamenn.

Tafla 7. Slasaðir erlendir ferðamenn

	Látnir	Alvarlega slasaðir	Lítið slasaðir	Samtals
2011	0	10	95	105
2012	1	17	84	102
2013	2	18	100	120
2014	0	21	100	121
2015	5	26	178	209
Meðaltal	**1,6**	**18**	**111**	**131**

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

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

	Slasaðir og látnir erlendir ferðamenn	Fjöldi ferðamanna (þús)	Slasaðir og látnir á hverja 100.000 ferðamenn	Slasaðir og látnir innflytjendur	Fjöldi innflytjenda (1. jan)	Slasaðir og látnir á hverja 1000 innflytjendur
2011	105	566	19	116	25.692	4,5
2012	102	673	15	115	25.440	4,5
2013	120	807	15	127	25.923	4,9
2014	121	998	12	145	27.445	5,3
2015	209	1.289	16	190	29.192	6,5
Meðaltal	**131**	**867**	**15**	**139**	**26.738**	**5,1**

ÁÆTLUN	3.800.000,-
RAUN	3.769.910,-

4.8. Framleiðsla og birting fræðsluefnis

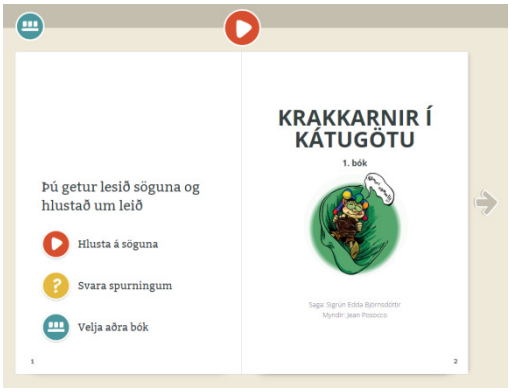
Birting fræðslumynda Samgöngustofu í sjónvarpi

Árið 2015 var sjötta árið í röð sem farið var í virkt samstarf við sjónvarpsstöðvarnar RÚV, Stöð 2 og Skjáinn (Sjónvarp Símans) 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	4.000.000,-
RAUN	4.110.103,-

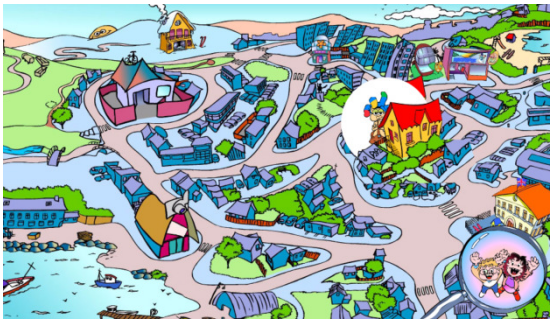
4.9. Önnur verkefni

Bókaflettari á www.umferd.is



Fjórar fyrstu bækurnar í bókaflokknum um Krakkana í Kátugötu voru settar á netið í sérstakan bókaflettara á www.umferd.is. Þar má velja á milli þess að lesa sjálfur eða láta tölvuna lesa bókina. Ef valið er að láta tölvuna lesa er notast við lestur höfundarins, Sigrúnar Eddu Björnsdóttur, sem börnin þekkja einnig af hljóðdiskum sem þau fá senda heim. Einnig geta börnin valið að svara spurningum sem finna má neðst á blaðsíðum bókanna.

Umferðarleiksapp



Umferðarleikur um Krakkana í Kátugötu hefur verið á umferd.is í nokkur ár en þó þannig að hann virkaði ekki á farsíma og spjaldtölvur. Leikurinn var endurskrifaður í nýju umhverfi þannig að hann virkar á snjalltækjum auk þess sem búið var til app með leiknum.

Þátttaka í ýmsum verkefnum

Samgöngustofa tók þátt í átakinu Göngum í skólann og átakinu Hjólum í skólann ásamt því að styrkja hjólaráðstefnu á vegum Hjólafærni.

ÁÆTLUN	1.400.000,-
RAUN	1.048.203,-

5. Aðgerðir og verkefni á árinu 2015: Vegakerfi

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

Á árinu 2015 var unnið að lagfæringum á 64 stöðum skv. samþykktum verkefnalistum. Vegrið voru sett upp eða lengd á 26 stöðum. Sem dæmi má nefna Hringveg utan við Fossárvík í Berufirði en þar var sett upp vegrið sem var samtals rúmlega 1300 m að lengd. Á Hringvegi í Öxnadal var sett upp vegrið á fjórum stöðum, samtals rúmlega 1200 m að lengd. Á Hringvegi í Langadal var unnið að öðrum áfanga umferðaröryggisaðgerða sem farið er í á grundvelli niðurstaðna umferðaröryggisúttektar sem fram fór haustið 2013 en þar var sett samtals rúmlega 1000 m langt vegrið á ræsi við Breiðavað og á háa fyllingu nokkru sunnar.

Á 13 stöðum voru merkingar bættar, má þar til dæmis nefna merkingar við T-vegamót eins og á Hringvegi við Eyjafjarðarbraut eystri og á Skagastrandarvegi við Þverárfjallsveg. Unnið var að lagfæringum á 7 vegamótum. Sem dæmi má nefna lengingu og breikkun framhjáhlaups á Hringvegi við vegamót Vestfjarðavegar og gerð framhjáhlaups á Norðfjarðarvegi við vegamót við Seyðisfjarðarveg. Á 6 stöðum var unnið að lagfæringum á öryggissvæði vegar, m.a. með færslu skurða, lengingu ræsa og lagfæringu vegfláa. Sem dæmi má nefna aðgerðir á Þingvallavegi á Mosfellsheiði þar sem fjögur ræsi voru lengd á um tveggja km kafla vestan við Bugðu.

Unnið var að því að bæta öryggi gangandi vegfarenda á 6 stöðum. Sem dæmi má nefna að lokið var við gerð þéttbýlishliða á Hringvegi og Fljótshlíðarvegi við Hvolsvöll. Einnig var lokið við fyrsta áfanga umferðaröryggisaðgerða á Djúpvegi (Aðalgötu) í Súðavík sem m.a. fólst í gerð nýrra gangstétta. Hraðaviðvörunarljós voru sett upp á 3 stöðum. Þrjú verkefni voru af ýmsum toga. Unnið var að gerð útskota vegna mætinga á Djúpvegi í Hestfirði og Seyðisfirði. Uppsetning girðingar við Hringveg milli Norðurár við Fornahvamm og Norðurár í Heiðarsporði var greidd að hluta. Girðing meðfram reiðvegi við Breiðholtsbraut var lengd.

Á vegum þjónustustöðva Vegagerðarinnar á landsbyggðinni var jafnframt unnið að ýmsum lagfæringum á umhverfi vega. Þar má nefna grjóthreinsun vegsvæðis, m.a. meðfram Hringvegi, Snæfellsnesvegi, Djúpvegi og Grenivíkurvegi. Einnig má nefna hreinsun trjágróðurs meðfram Aðaldalsvegi 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 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. Einnig var unnið að lagfæringum á öryggissvæði með því að moka ofan í skurði og færa þá, ef þörf var á.

Nákvæmt yfirlit yfir þau verkefni sem unnið var að undir þessum lið árið 2015 má sjá í viðauka IV.

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 5 km kafla milli Grindavíkurvegamóta og Fitja. Miðjuvegrið var sett upp á Reykjanesbraut milli Bústaðavegar og Súðarvogs en á þeim kafla eru mislæg vegamót við Nesbraut (Miklubraut). Einnig var sett upp miðjuvegrið á Nesbraut (Miklubraut) frá öryggisgátt vestan ofangreindra vegamóta að Grensásvegi. Sett var vegrið við óvarinn brúarstólpa á Hringvegi við Bæjarháls. Haldið var áfram lagfæringum 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. Yfirborðsmerkingar voru bættar og miðeyja sem afmarkar vinstri beygju reinina merkt með snjóstikum með gliti. Jafnframt var breidd malbiks aukin.

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

Áætlun	270.000.000,-
Raun	252.488.379,-

5.2. Hvíldarsvæði við þjóðvegi og undirgöng fyrir búfé

Gerð voru búfjárgöng undir Mývatnssveitarveg við Skútustaði. Sjá nánar í viðauka V.

Áætlun	10.000.000,-
Raun	5.707.950,-

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 hætta 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 2015 gerði Vegagerðin umferðaröryggisúttekt á Hringvegi milli Innstrandavegar í Hrútafirði og Gljúfurár í Húnavatnssýslu, á Biskupstungnabraut frá Skálholtsvegi að Bræðratunguvegi, á Vestfjarðavegi frá Klofningsvegi að Djúpvegi, á Ólafsfjarðarvegi milli Dalvíkur og Ólafsfjarðar og á Norðfjarðarvegi um hluta Fagradals. Jafnframt var unnið að skýrslugerð um umferðaröryggisúttektir.

Kostnaður Vegagerðarinnar vegna þessa liðar árið 2015 var kr. 4.715.729.

Úttekt öryggissvæða þjóðvega innan höfuðborgarsvæðisins – Forathugun

Í nóvember 2015 var samið við verkfræðistofuna Mannvit um að taka út öryggissvæði Hafnarfjarðarvegar milli Reykjanesbrautar við Kirkjusand og Reykjanesbrautar við Kaplakrika. Í kjölfarið skyldi gera áætlun fyrir sambærilega úttekt á öryggissvæði annarra þjóðvega á höfuðborgarsvæðinu. Lokið var við fyrstu drög að verkefninu í lok maí 2016.

Kostnaður Vegagerðarinnar vegna þessa liðar árið 2015 var kr. 131.292.

Umsjón öryggisaðgerða á vegum

Vinna við umsjón öryggisaðgerða á vegum er greidd af umferðaröryggisáætlun. Kostnaður Vegagerðarinnar vegna þessa árið 2015 var kr. 4.519.488.

Meðalhraðaeftirlit – Val á vegköflum

Í nóvember 2015 var samið við verkfræðistofuna Mannvit um að meta á hvaða lykilköflum þjóðvegakerfisins [sjálfvirkt] meðalhraðaeftirlit væri góður kostur til að auka umferðaröryggi. Með hliðsjón af reynslu í Noregi skyldi einnig leggja gróft mat á ávinning meðalhraðaeftirlits á þeim köflum sem helst koma til greina. Skýrslan kom út sumarið 2016, sjá nánar á slóðinni:
www-3.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Medalhradaeftirlit_mai_2016/$file/Medalhradaeftirlit_2016.pdf

Kostnaður Vegagerðarinnar vegna þessa liðar árið 2015 var kr. 1.302.500.

Gerð leiðbeininga um gönguþveranir

Eins og greint var frá í síðustu ársskýrslu, vann Vegagerðin að gerð leiðbeininga um gönguþveranir í samstarfi við verkfræðistofuna Mannvit. Sjá nánar á slóðinni:
www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Leidbeiningar_gangbrautir/$file/2015-01-13_Leidbeiningar_gangbrautir.pdf

Hluti kostnaðar við verkið, var greiddur af fjárveitingum til umferðaröryggisáætlunar en verkinu lauk í ársbyrjun 2015 og var kostnaður það ár kr. 62.312.

Prentkostnaður

Vegagerðin greiddi hluta kostnaðar við prentun stýrisspjalda fyrir bílaleigubíla sumarið 2015. Jafnframt greiddi Vegagerðin prentun ársskýrslu um framkvæmd umferðaröryggisáætlunar árið 2014.

Alls var prentkostnaður kr. 1.115.570.

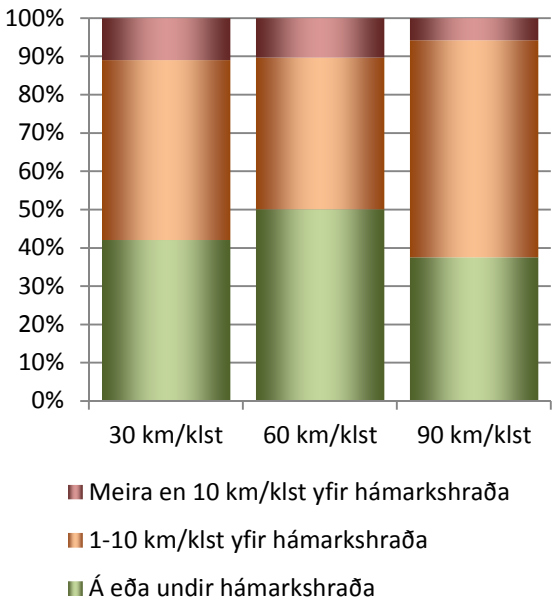
ÁÆTLUN	20.000.000,-
RAUN	11.846.891,-

6. Aðgerðir og verkefni á árinu 2015: Stefnumótun, rannsóknir og löggjöf

6.1. Könnun á akstursheðun almennings

Í nóvember 2015 framkvæmdi Gallup könnun á akstursheðun 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 1489 manns, 18 ára og eldri og var svarhlutfallið 60,6%. Sjöunda árið í röð var könnunin aðeins framkvæmd á netinu.

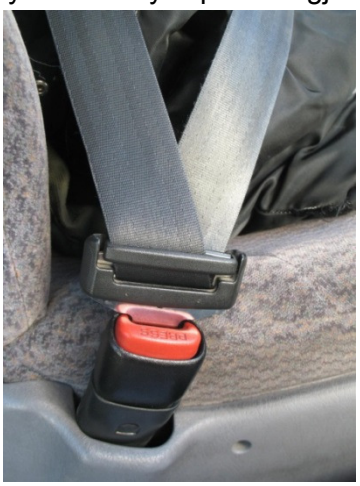
Um helmingur Íslendinga halda sig innan hámarkshraða og um 10% Íslendinga aka hraðar en 10 km/klst yfir hámarkshraða. Árið 2015 má greina neikvæða þróun frá næstu árum á undan. Færri aka löglega og fleiri aka meira en 10 km/klst yfir hámarkshraða en áður. Ljóst er að bregðast þarf við þessari þróun. Þessu þarf þó að taka með þeim fyrirvara að þetta er byggt á svörum einstaklinganna sjálfra en ekki athugunum á vegum úti.



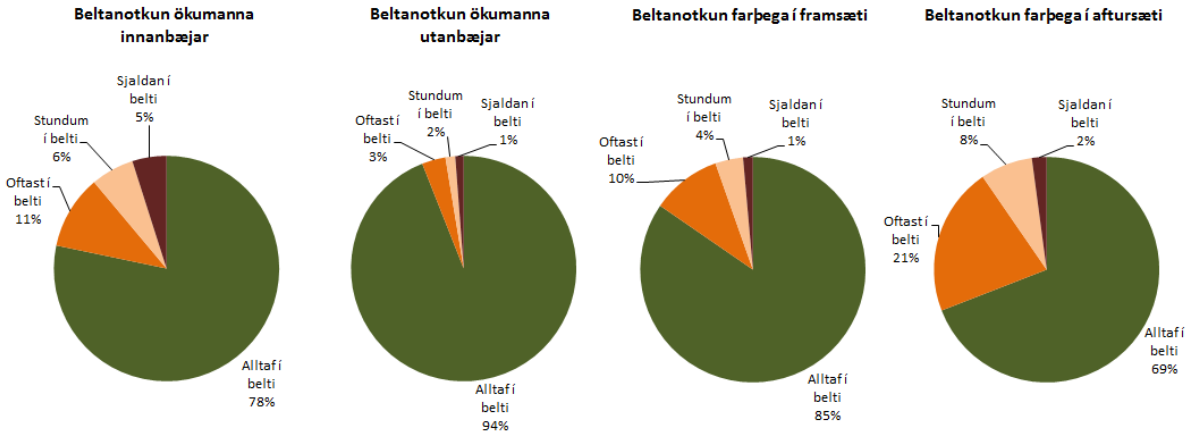
Mynd 9. Sagður almennur ökuhraði við hámarkshraða 30, 60 og 90 km/klst. 2015

78% ökumanna telja hegðun annarra vegfarenda valda sér truflun eða álagi við akstur. Er þá helst talað um skort á notkun stefnuljósa, farsímanotkun ökumanna og of hægan akstur. Truflun vegna farsímanotkunar ökumanna eykst mikið á milli ára og hefur hegðun hjólreiðamanna einnig valdið aukinni truflun undanfarin ár. Hjólreiðamenn og fótgangandi verða einnig fyrir truflun í umferðinni. Þar er mest áberandi að ökumenn stöðva ekki við gangbraut, skortur á notkun stefnuljósa og of hraður akstur.

Farsímanotkun ökumanna er áberandi í umferðinni. Síðustu þrjú ár virðast þó færri tala í símann án handfrjáls búnaðar undir stýri en að sama skapi hefur annars konar farsímanotkun aukist. Þegar kemur að farsímanotkun er mikill munur á því hvað fólk telur hættulegt og hvað fólk gerir. 99,8% aðspurðra telja hættulegt að skrifa skilaboð á meðan á akstri stendur og 98,4% telja hættulegt að lesa skilaboð undir stýri. Þrátt fyrir þetta segjast 35% aðspurðra oft, stundum eða sjaldan nota símann við annað en að tala í hann undir stýri og af þeim segjast 60-70% skrifa eða lesa skilaboð; t.d. SMS eða á Facebook Messenger.



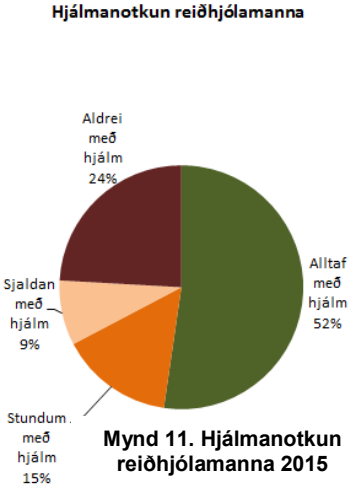
Ökumenn innanbæjar hafa síðustu ár sagst í 75-78% tilfella aldrei aka án öryggisbeltis og hefur þessi tala lítið breyst síðustu ár, e.t.v. hækkað örlítið síðustu ár. Ökumenn utanbæjar segjast árið 2015 hins vegar í 94,1% tilfella aldrei aka án öryggisbeltis og hefur þessi tala hækkað úr 91,1% árið 2011 en lækkar þó aðeins frá árinu 2014. Um 85% segjast aldrei vera farþegar í framsæti án beltis. Um 69% aðspurðra segjast hins vegar alltaf spenna beltin í aftursæti sem er betra en árið áður (65%) en þó talsvert frá því sem best var (73% árið 2010).



Mynd 10. Beltanotkun Íslendinga 2015

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

Hjólreiðar virðast vera á undanhaldi ef marka má þessa könnun. Árið 2015 sögðust 4,0% hjóla daglega yfir sumartímann en árið 2012 sögðust 6,6% hjóla daglega yfir sumartímann. Yfir vetrartímann hefur þetta hlutfall farið úr 1,3% í 0,4%. Að sama skapi sögðust 47,1% aldrei hjóla yfir sumartímann árið 2015 en 41,0% sagðist aldrei hjóla yfir sumartímann árið 2012. Yfir vetrartímann hefur þetta hlutfall farið úr 78,9% í 79,3%. Hjálmanotkun virðist einnig minnka frá árinu 2014 en er svipuð og hún var árið 2013. Þannig segjast 52,3% svarenda alltaf nota hjálm á reiðhjóli árið 2015 en 24,1% sagðist aldrei nota hjálm. Aðeins voru þeir spurðir sem sögðust einhvern tíma hjóla.



Mynd 11. Hjálmanotkun reiðhjólamanna 2015

Nánar má lesa um niðurstöður könnunarinnar á vef Samgöngustofu, hér:
http://www.samgongustofa.is/media/umferd/skyrslur/Akstursheg dun_Almennings_2015.pdf

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.

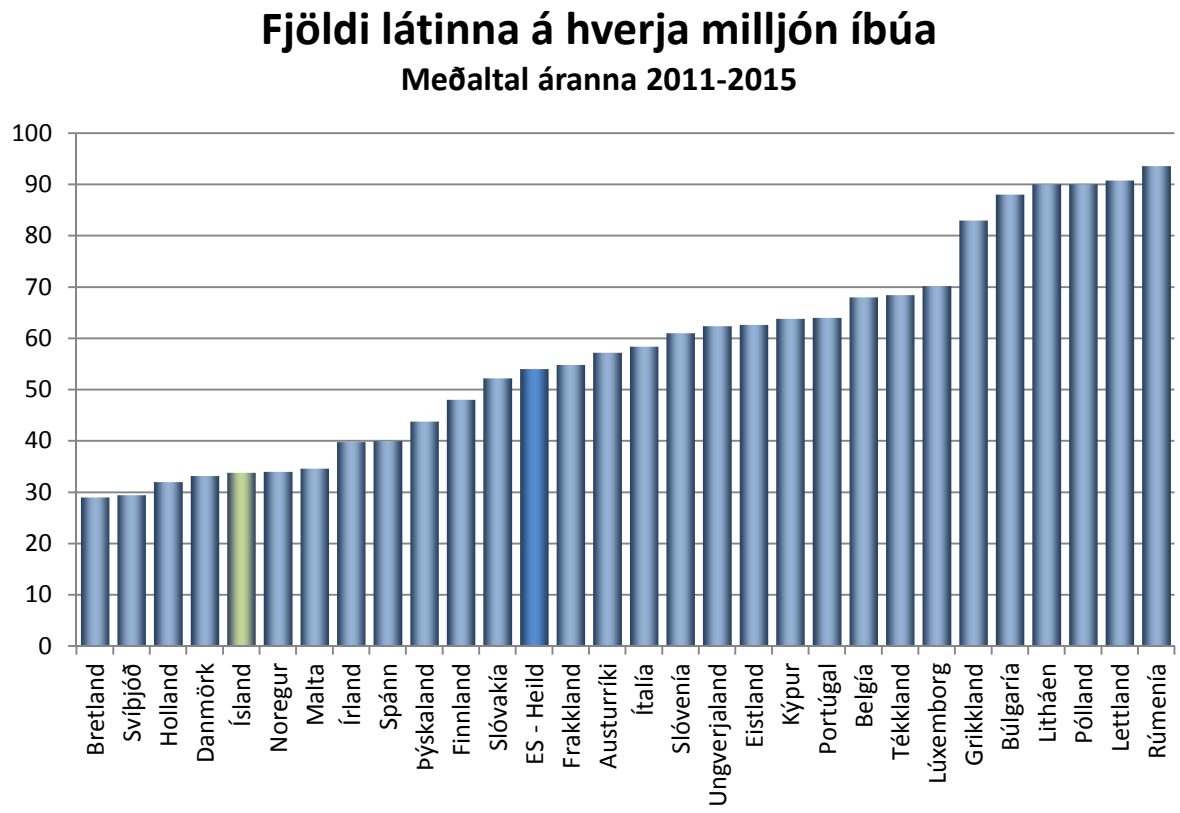
Vegagerðin og Samgöngustofa tóku virkan þátt í þeirri nefnd NVF sem fjallar um umferðaröryggi en NVF er norrænn samstarfsvettvangur á sviði vegamála. Á tímabilinu 2012-2016 var m.a. starfandi undirnefnd innan umferðaröryggisnefndarinnar sem fjallaði um umferðaröryggisáætlanir í löndunum.

Árið 2015 sóttu þrír fulltrúar Vegagerðarinnar ársfund umferðaröryggisnefndarinnar en hann var haldinn í Silkeborg í Danmörku í júní og í kjölfarið var opin ráðstefna um umferðaröryggismál. Sjá nánar á heimasíðunni:

http://www.nvfnorden.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 2015 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 2015 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.



Mynd 12: Fjöldi látinna í umferðinni á hverja milljón íbúa í Evrópu 2011-2015. Fengið úr CARE gagnagrunninum

RÍKISLÖGREGLUSTJÓRINN

Viðauki I. Eftirlit með hraðakstri

Eftirlit framkvæmt í maí til september 2015

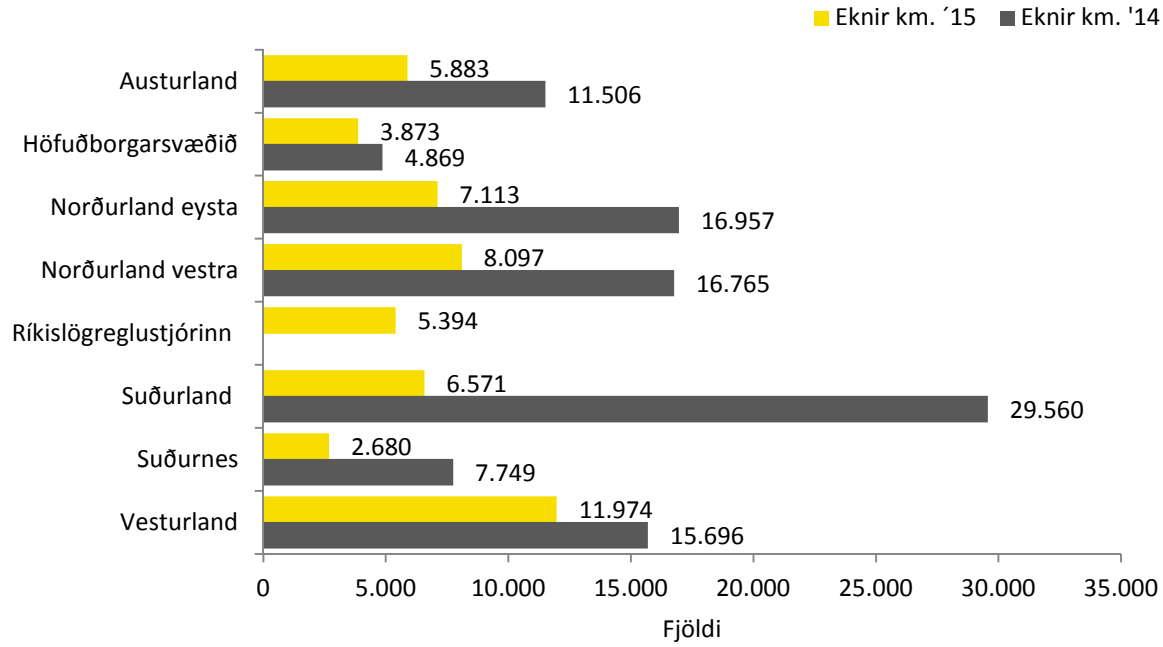
Niðurstöður úr hraðaeftirliti – samantekt

Sumarið 2015 var framkvæmt sérstakt hraðaeftirlit í maí til september en alls voru það 8 embætti sem framkvæmdu eftirlitið. Um er að ræða sameinuð embætti frá árinu áður eða lögregluembættin á Austurlandi, höfuðborgarsvæðinu, Norðurlandi eystra, Norðurlandi vestra, Suðurlandi, Suðurnesjum, Vesturlandi og embætti ríkislögreglustjóra sem ekki tók þátt árið 2014.

Á tímabilinu voru vinnustundir vegna eftirlitsins 1.754 klukkustundir og eknir voru 51.585 km. Fjöldi hraðakstursbrota var 701 en heildarfjöldi brota var 813 en þar falla undir m.a. hraðakstursbrot, ökuskírteini var ekki meðferðis, viðkomandi hafði ekki ökuréttindi, ljósanotkun var ábótavant, bílbelti var ekki notað, viðkomandi ökumaður var ölvaður undir stýri, vítaverður akstur og réttindaleysi.

Eknir kílómetrar

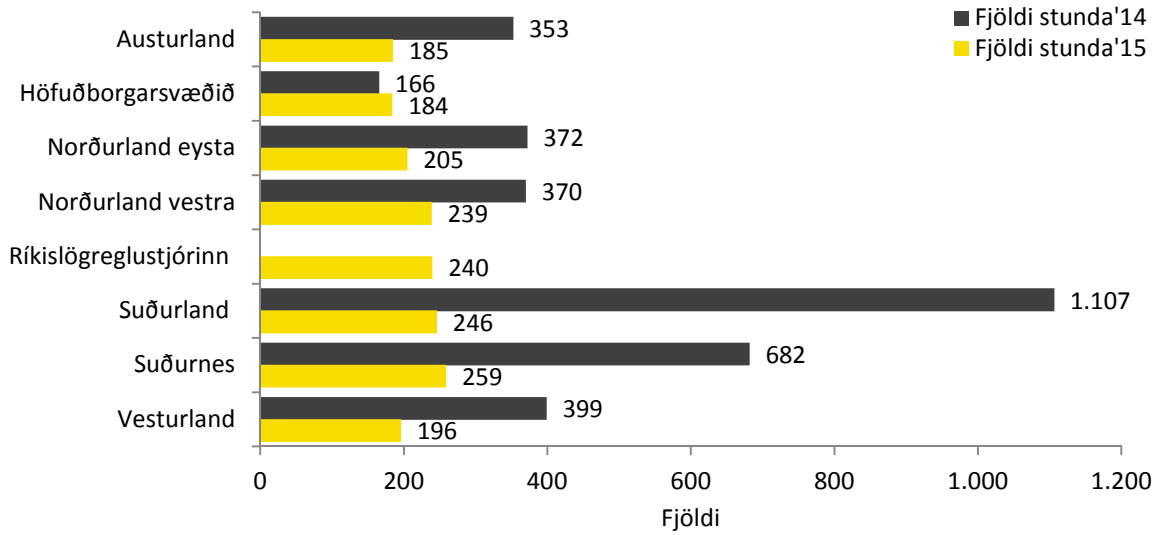
Lögreglan á Vesturlandi ók mest á meðan á eftirlitinu stóð eða 11.974 km. Þar á eftir var lögreglan á Norðurlandi vestra með 8.097 km. akstur. Minnstur var aksturinn hjá lögreglunni á Suðurnesjum eða 2.680 km (mynd 1). Á árinu 2015 voru eknir 51.585 km. en á árinu 2014 voru þeir 103.102, þetta jafngildir helmings samdrætti í akstri milli ára.



Mynd 1. Fjöldi ekinna kílómetra vegna hraðaeftirlits árin 2014 og 2015.

Vinnustundir

Í heildina var eftirlitinu sinnt í 1.754 klukkustundir. Lögreglan á Suðurnesjum varði flestum vinnustundum í eftirlitið eða 259 en þar á eftir var það lögreglan á Suðurlandi með 246 vinnustundir. Lögreglan á höfuðborgarsvæðinu eyddi fæstum vinnustundum í eftirlitið eða 184 klst. og lögreglan á Austurlandi 185 klst. (mynd 2). Heildarfjöldi vinnustunda dró saman um 50% frá árinu 2014 til ársins 2015.



Mynd 2. Fjöldi vinnustunda lögreglu vegna hraðaeftirlits árin 2014 og 2015.

Kostnaður

Upplýsingar um kostnað hraðaeftirlitsins árið 2015 koma fram í töflu 1. Heildarkostnaður nam 16.000.000 kr. en kostnaður vegna aksturs og vinnu var misjafn eftir embættum. Hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu var hlutfall aksturs af heildarkostnaði hæstur eða um 48% og svo 45% á Norðurlandi vestra. Mestur kostnaður vegna vinnu var hjá lögreglunni á Suðurnesjum eða um 72% og þar næst hjá Ríkislögreglustjóra eða um 71%.

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

Embætti	Ekinir km.	Kostnaður v/aksturs	Tímar alls	Kostnaður v/vinnu	Alls greitt
Austurland	5.883	822.894	185	1.038.429	1.861.323
Höfuðborgarsvæðið	3.873	966.609	184	1.033.391	2.000.000
Norðurland eystra	7.113	911.054	205	1.153.916	2.064.970
Norðurland vestra	8.097	1.085.082	239	1.337.922	2.423.004
Ríkislögreglustjórinn	5.394	539.400	240	1.343.520	1.882.920
Suðurland	6.571	622.892	246	1.377.108	2.000.000
Suðurnes	2.680	550.028	259	1.449.882	1.999.910
Vesturland	11.974	670.665	196	1.097.208	1.767.873
Alls	**51.585**	**6.168.624**	**1.754**	**9.831.376**	**16.000.000**

Fjöldi brota og meðalhraði

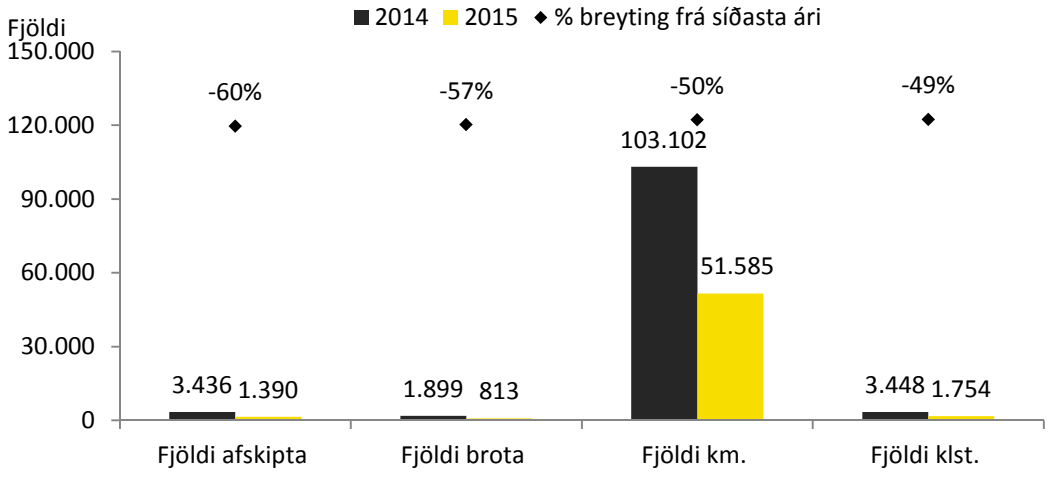
Í töflu 2 má sjá hlutfall hvers embættis af heildarfjölda brota í nokkrum brotaflokkum. Þar má sjá að hlutfallslega voru flest hraðakstursbrot skráð hjá lögreglunni á Austurlandi (23%) og hjá lögreglunni á Norðurlandi vestra (23%). Af þeim tilvikum þar sem ökuskírteini var ekki meðferðis voru flest skráð hjá embætti ríkislögreglustjóra (58%). Stærstur hluti tilvika um ölvunarakstur, þar sem notkun bílbelta var ábótavant, ölvun við akstur og brot sem féllu undir annað voru skráð hjá embætti ríkislögreglustjóra.

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

	Of hraður akstur	Bílbelti ekki notað	Án ökuskírteinis	Ölvun við akstur	Annað
Lögreglustjórinn á Austurlandi	23%	0%	3%	0%	2%
Lögreglustjórinn á höfuðborgarsvæðinu	11%	40%	24%	14%	7%
Lögreglustjórinn á Norðurlandi eystra	5%	0%	0%	0%	3%
Lögreglustjórinn á Norðurlandi vestra	23%	0%	0%	0%	0%
Lögreglustjórinn á Suðurlandi	12%	0%	0%	0%	2%
Lögreglustjórinn á Suðurnesjum	14%	0%	6%	0%	10%
Lögreglustjórinn á Vesturlandi	9%	20%	9%	0%	5%
Ríkislögreglustjórinn	3%	40%	58%	86%	72%
Alls	100%	100%	100%	100%	100%

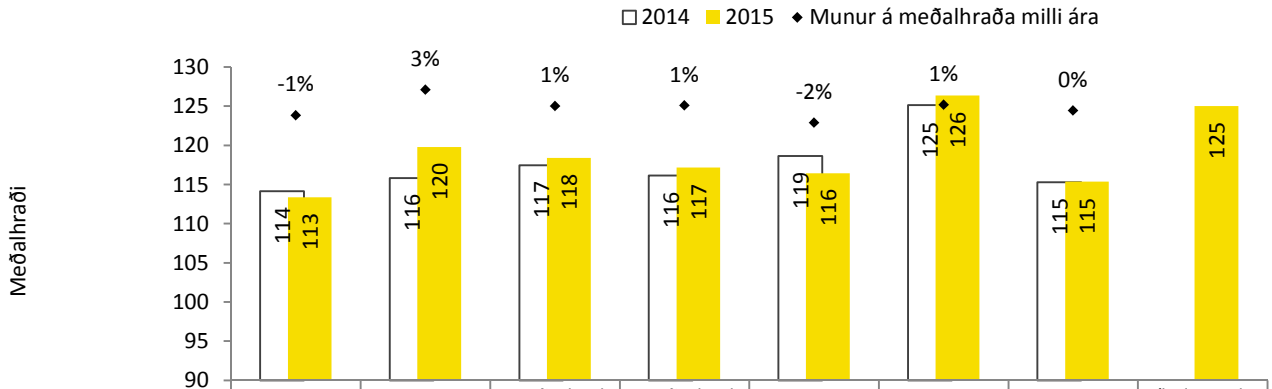
Í hraðaeftirlitinu árið 2015 voru hraðakstursbrot um 86% allra brota. Af öðrum brotum vörðuðu flest þeirra að ökuskírteini var ekki meðferðis eða 33 brot (4%). Hlutfall hraðakstursbrota af öllum brotum er mun hærra nú en árið 2012 en þá var það 79% allra brota, 2013 var það 85% en það var þó hærra árið 2014 eða 94%.

Á mynd 3 má sjá samanburð milli áranna 2014 og 2015, þar má sjá að afskipti voru fleiri árið 2014 en árið 2015 eða 3.436 miðað við 1.390. Lögreglan skráði einnig færri brot í átakinu árið 2015, vinnustundirnar voru 49% færri og akstur var 50% minni en árið 2014 (mynd 3).



Mynd 3. Fjöldi afskipta, brota, ekinna kílómetra og vinnustunda í hraðaeftirliti árin 2014 og 2015.

Þegar hraðabrot þar sem hámarkshraði var 90 km/klst. eru skoðuð má sjá að meðalhraði ökumanna sem voru stöðvaðir í eftirlitinu 2015 var 119 km/klst. Eins og árið 2014 mældist lægstur meðalhraði hjá lögreglunni á Austurland, nú 113 km/klst. Einnig eins og árið 2014 mældist hæsti meðalhraðinn á Suðurnesjum, nú 126 km/klst.



	Austurland	LRH	Norðurland eystra	Norðurland vestra	Suðurland	Suðurnes	Vesturland	Ríkislögreglu-stjórinn
2014	114	116	117	116	119	125	115	
2015	113	120	118	117	116	126	115	125
Munur á meðalhraða milli ára	-1%	3%	1%	1%	-2%	1%	0%	

Mynd 4. Meðalhraði í hraðaeftirliti árið 2014 og 2015, greindur eftir embættum.

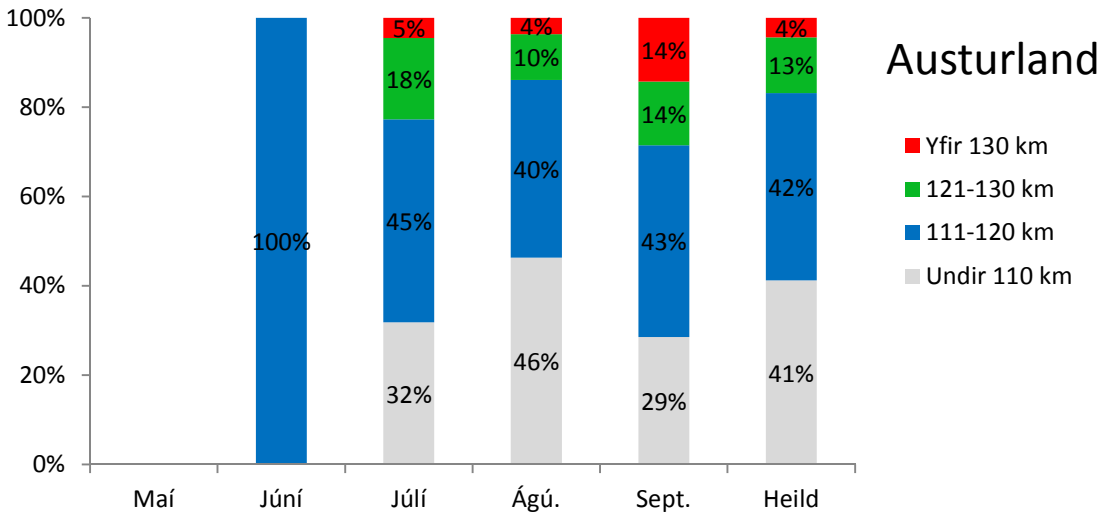
Niðurstöður úr hraðaeftirliti greint eftir embættum

Hér að neðan eru birtar niðurstöður úr hraðaeftirliti sem lögreglan sinnti sumarið 2015. 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 Austurlandi og var sá mældur á 162 km hraða.

Austurland

Alls varði lögreglan á Austurlandi 185 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 10 lögreglumenn. Skráð voru 162 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 164. Eknir voru 5.883 km og var kostnaður vegna aksturs 822.894 kr. Heildarkostnaður við eftirlitið nam 1.861.323 kr. og var kostnaður vegna aksturs því 44% af heild.

Flestir sem lögreglan á Austurlandi stöðvaði voru á bilinu 111-120 km hraða. Sjá mynd 5. Flestir voru stöðvaðir í ágúst eða 108 ökumenn. Sjö ökumenn mældust á yfir 130 km hraða og sá sem mældist á mestum hraða var stöðvaður í júní á 162 km/klst. og var það mesti hraðinn sem mældist í hraðaeftirlitinu árið 2015 þegar litið er til allra embætta.

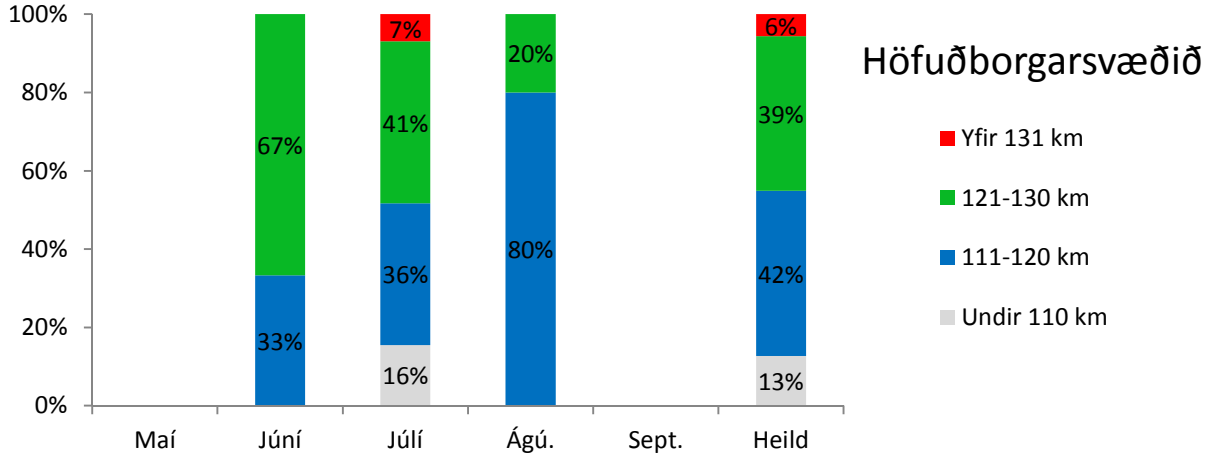


Mynd 5. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota á Austurlandi greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Höfuðborgarsvæðið

Alls varði lögreglan á höfuðborgarsvæðinu 184 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 25 lögreglumenn. Skráð voru 80 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 96. Eknir voru 3.873 km og nam kostnaðurinn vegna aksturs 966.609 kr. Heildarkostnaðurinn við eftirlitið nam 2.000.000 kr. og var kostnaður vegna akstur því 48% af heildarkostnaði.

Flestir ökumenn í umdæmi lögreglunnar á höfuðborgarsvæðinu voru milli 111-120 km hraða. Sjá mynd 6. Fjórir ökumenn voru á 131 km hraða eða meira. Sá ökumaður sem var tekinn á mestum hraða mældist á 148 km hraða og var það í ágúst. Þess skal getið að lögreglan á höfuðborgarsvæðinu stöðvaði einnig sex ökumenn þar sem hámarkshraðinn var 80 km/klst. og eru þeir ekki inni í tölunum á mynd 6.

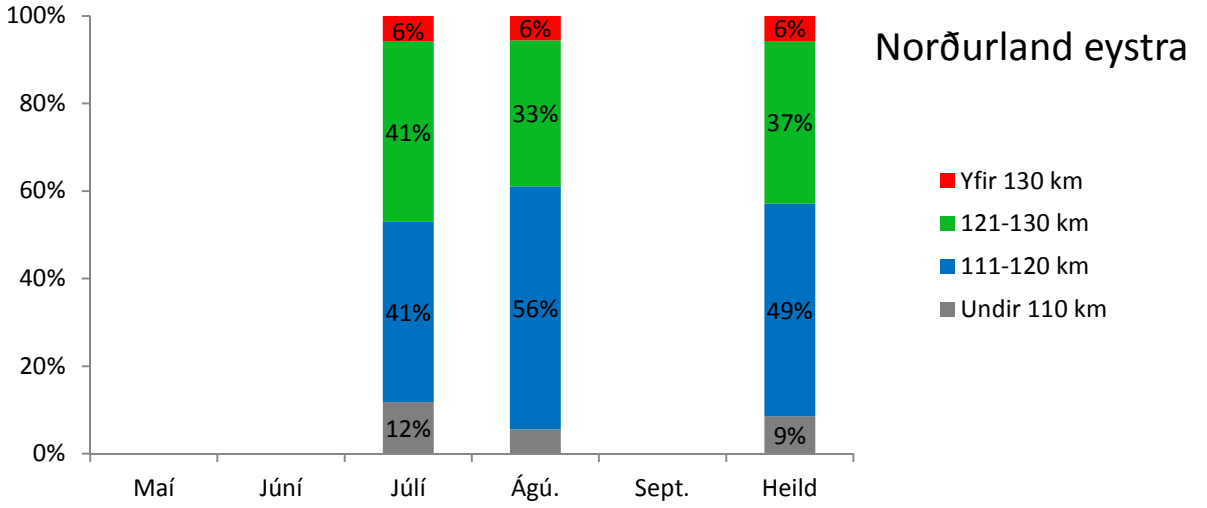


Mynd 6. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota á höfuðborgarsvæðinu greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Norðurland eystra

Alls varði lögreglan á Norðurlandi eystra 205 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 36 lögreglumenn. Skráð voru 38 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 40. Eknir voru 7.113 km og var kostnaðurinn vegna aksturs voru 911.054 kr. Heildarkostnaðurinn nam 2.064.970 kr. og var kostnaður vegna akstur því 44% af heildarkostnaði.

Flestir ökumenn í umdæmi lögreglunnar á Norðurlandi eystra voru stöðvaðir á 111-120 km. hraða, sjá mynd 7. Sá sem hraðast ók mældist á 136 km. hraða í ágúst.

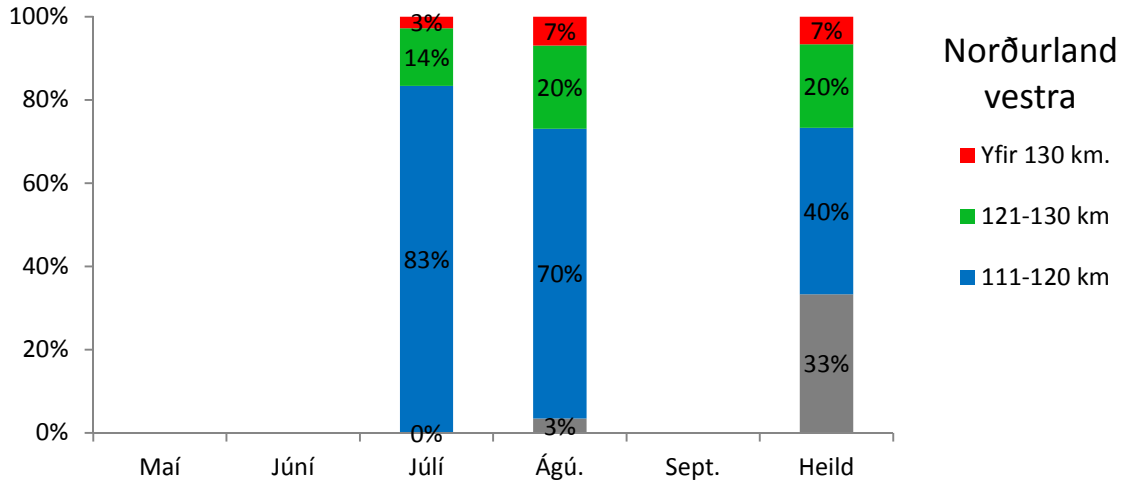


Mynd 7. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota á Norðurlandi eystra greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Norðurland vestra

Alls varði lögreglan á Norðurlandi vestra 239 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 23 lögreglumenn. Skráð voru 158 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 158. Eknir voru 8.097 km og var kostnaðurinn vegna aksturs 1.085.082 kr. en heildarkostnaður við eftirlitið nam 2.423.004 kr. Kostnaður vegna aksturs var því 45% af heildarkostnaði.

Í umdæmi lögreglunnar á Norðurlandi vestra var stærstur hluti stöðvaður á 111-120 km hraða, sjá mynd 8. Sá sem ók á mestum hraða mældist á 144 km. hraða og var það í ágúst.

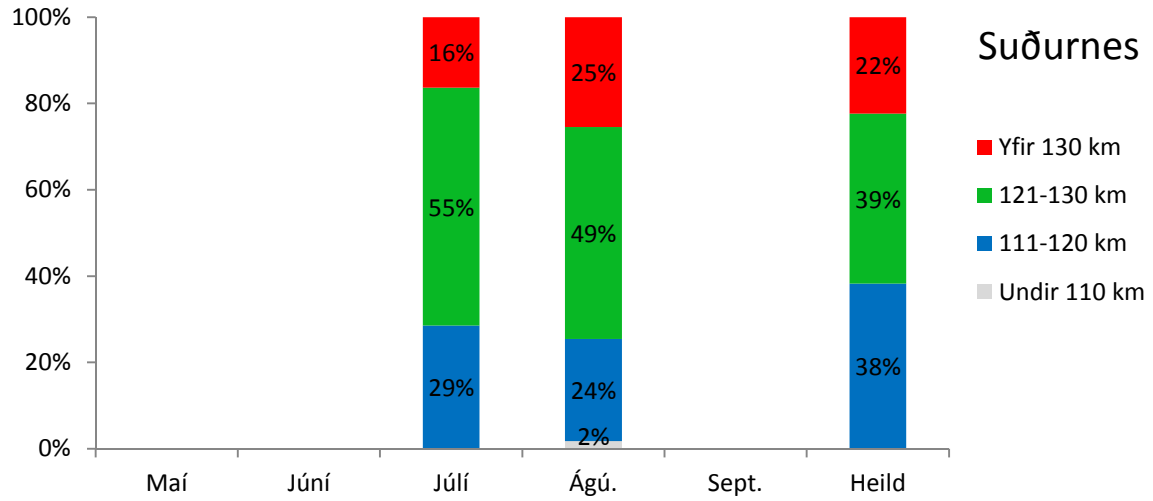


Mynd 8. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota á Norðurlandi vestra greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Suðurnes

Alls varði lögreglan á Suðurnesjum 259 klukkustundum í eftirlitið og að því komu tveir lögreglumenn. Skráð voru 101 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 109. Eknir voru 2.680 km og nam kostnaður vegna aksturs 550.028 kr. Heildarkostnaður við eftirlitið var 1.999.910 kr. og var kostnaður vegna aksturs því 28% af heildarkostnaði.

Stærstur hluti ökumanna í umdæmi lögreglunnar á Suðurnesjum ók á 121-130 km. hraða og óku 22 á meiri hraða en 130 km/klst., sjá mynd 9. Sá sem ók hraðast var stöðvaður á 160 km hraða og var hann stöðvaður í júlí.

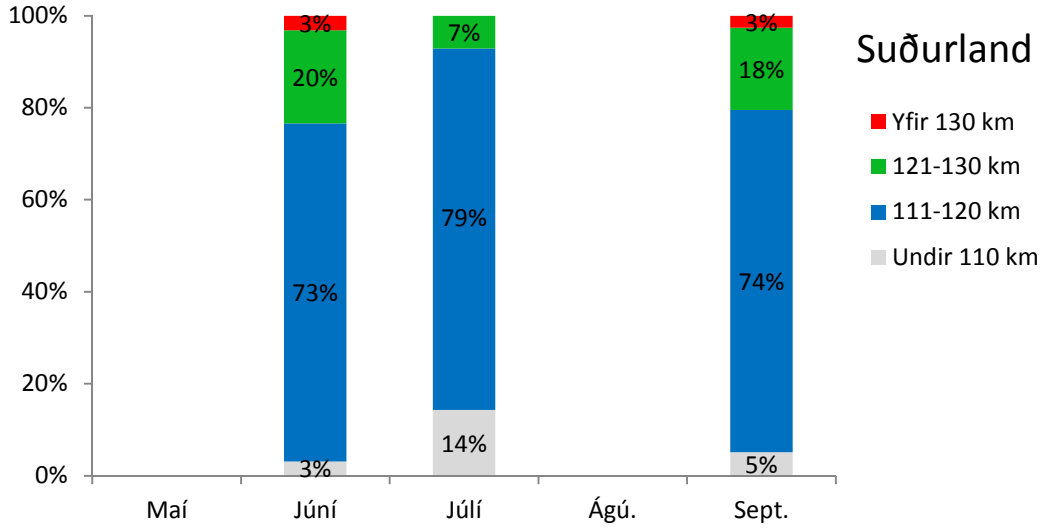


Mynd 9. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota á Suðurnesjum greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Suðurland

Alls varði lögreglan á Suðurlandi 246 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 19 lögreglumenn. Skráð voru 81 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 82. Eknir voru 6.571 km og nam kostnaður vegna aksturs 622.892 kr. Heildarkostnaður við eftirlitið var 2.000.000 kr. og var kostnaður vegna aksturs því um 31%.

Flestir ökumenn í umdæmi lögreglunnar á Suðurlandi voru stöðvaðir á 111-120 km. hraða. Sjá mynd 10. Þrír voru stöðvaðir á yfir 130 km hraða. Sá sem ók hraðast var á 138 km hraða og var hann stöðvaður í júlí.

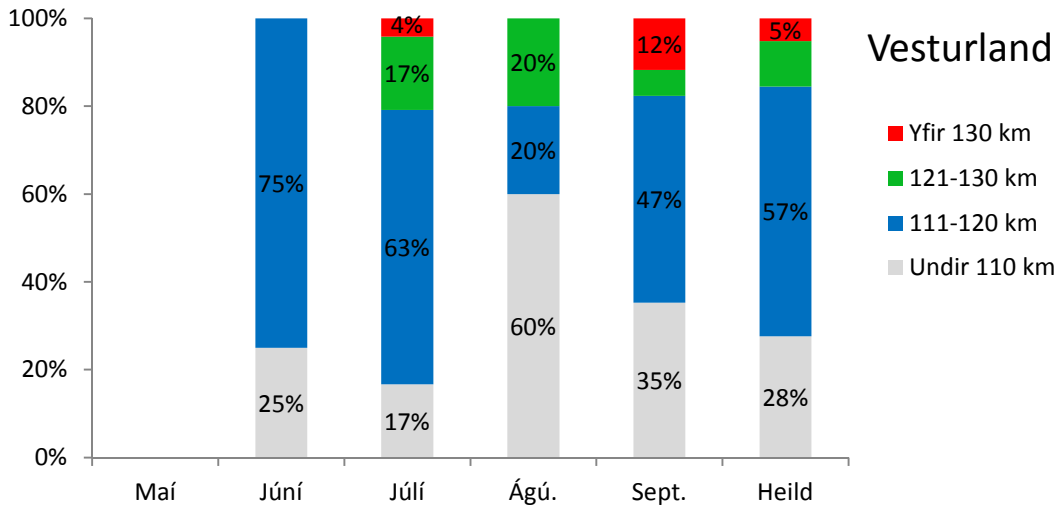


Mynd 10. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota á Suðurlandi greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Vesturland

Alls varði lögreglan á Vesturlandi 196 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 24 lögreglumenn. Skráð voru 63 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 70. Eknir voru 11.974 km og var kostnaður vegna aksturs 670.665 kr. Heildarkostnaður vegna eftirlitsins 1.767.873 og var kostnaður vegna aksturs því 38% af heildarkostnaði.

Stærstur hluti ökumanna í umdæmi lögreglunnar á Vesturlandi var stöðvaður á 111-120 km hraða, sjá mynd 11. Þrír óku á yfir 130 km hraða. Sá ökumaður sem mældist á mestum hraða var stöðvaður í september og var sá mældur á 153 km hraða.

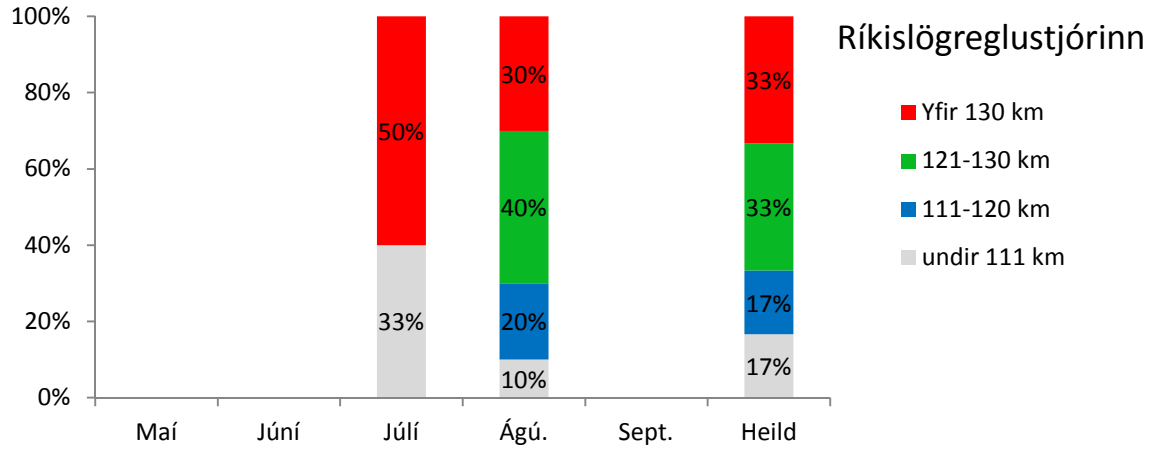


Mynd 11. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota á Vesturlandi greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Ríkislögreglustjórinn

Alls varði embætti ríkislögreglustjóra 240 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 20 lögreglumenn. Skráð voru 18 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 94. Eknir voru 5.394 km og var kostnaður vegna aksturs 539.400 kr. Heildarkostnaður vegna eftirlitsins 1.882.920 og var kostnaður vegna aksturs því 29% af heildarkostnaði.

Sjá hlutfallsdreifingu á mældum hraða eftir hraðabilum og mánuðum hjá embætti ríkislögreglustjóra á mynd 12. Stærstur hluti mældist á yfir 130 km./klst. og 121-130 km./klst..



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

RÍKISLÖGREGLUSTJÓRINN

Viðauki II. Sjálfvirkt umferðareftirlit

Stafrænar hraðamyndavélar 2015

september 2016

Helstu niðurstöður

- Á árinu 2015 voru 18 stafrænar hraðamyndavélar í notkun á landinu og skráðu samanlagt að meðaltali 93 brot á dag.

- Stafrænar hraðamyndavélar skráðu 33.812 hraðakstursbrot, eða yfir 19% 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 október.

- Flest brotin voru skráð á vélarnar tvær á höfuðborgarsvæðinu eða 11.446 og næstflest við Fiskilæk í Hvalfjarðarsveit eða 5.703 brot.

- Fjöldi brota var misjafn og ræðst það einkum af virkni véla og umferðarþunga. Brot voru 31 á dag á höfuðborgarsvæðinu en tvö brot á hverjum þremur dögum að meðaltali á Suðurnesjum þar sem fæst brot voru skráð.

- Mest fjölgun milli ára var í Hvalfjarðargöngum og næstmest á höfuðborgarsvæðinu. Mest fækkun milli ára var á Árvöllum á Kjalarnesi.

- Brotin eru tíðust í kringum sumarmánuðina og voru yfir 45% brotanna yfir það tímabil. Á sama tímabili 2014 mældust 48% allra brota það árið.

- Sá ökumaður sem ók hraðast samkvæmt skráningu hraðamyndavélar var á 191 km hraða í Héðinsfjarðargöngum en þar er hámarkshraði 70 km/klst..

- Um 71% sekta höfðu verið greiddar þann 16. ágúst 2016 en það eru hlutfallslega færri sektir en höfðu verið greiddar í mars árið á undan þegar 73% sekta höfðu verið greiddar.

- Rannsókn var hætt í tæplega 25% tilvika sem er örlítið hærra hlutfall en 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 til 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 2015 voru teknar úr málaskrá lögreglunnar 16. ágúst 2016 af verkefnastjóra í afbrotatölfræði hjá ríkislögreglustjóra. Miðað er við brot sem áttu sér stað á tímabilinu 1. janúar 2015 til 31. desember 2015. Gögn er varða greiningu á sektarboðum voru tekin út úr málaskrárkerfi lögreglunnar 16. ágúst 2016.

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 2015 voru 18 stafrænar hraðamyndavélar í notkun. Fyrstu vélarnar voru teknar í notkun í júlí 2007 og höfðu því verið virkar 8 ár. 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 ökumönnum.

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.

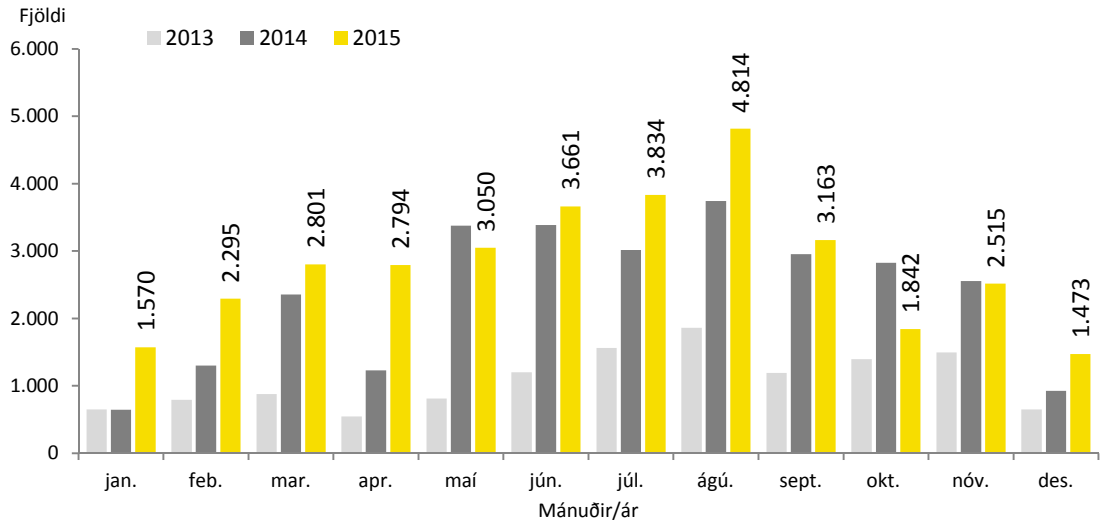
Fjöldi og dreifing brota yfir árið

Skráð voru 33.812 brot á árinu 2015. Þetta eru 19% fleiri brot en árið 2014. Brotin hafa aldrei verið fleiri á stafrænar hraðamyndavélar, en voru næst flest árið 2014 þegar þau voru 28.298. Að meðaltali voru 93 brot á dag árið 2015. 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 2015.

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
2015	33.812	93	18

Á mynd 1 sést dreifing brotanna á árunum 2013 til 2015 eftir mánuðum. Brotin voru um 19% fleiri árið 2015 en 2014 og hafa aldrei verið fleiri eftir að stafrænar myndavélar voru teknar í notkun. Brotin eru tíðust í kringum sumarmánuðina, og voru um 125 brot á dag yfir tímabilið maí-ágúst miðað við 93 brot á dag allt árið og voru 45% brotanna skráð í þeim mánuðum. Fæst brot voru skráð í desember en mestu aukninguna milli ára má sjá í desember, janúar, febrúar og í apríl.

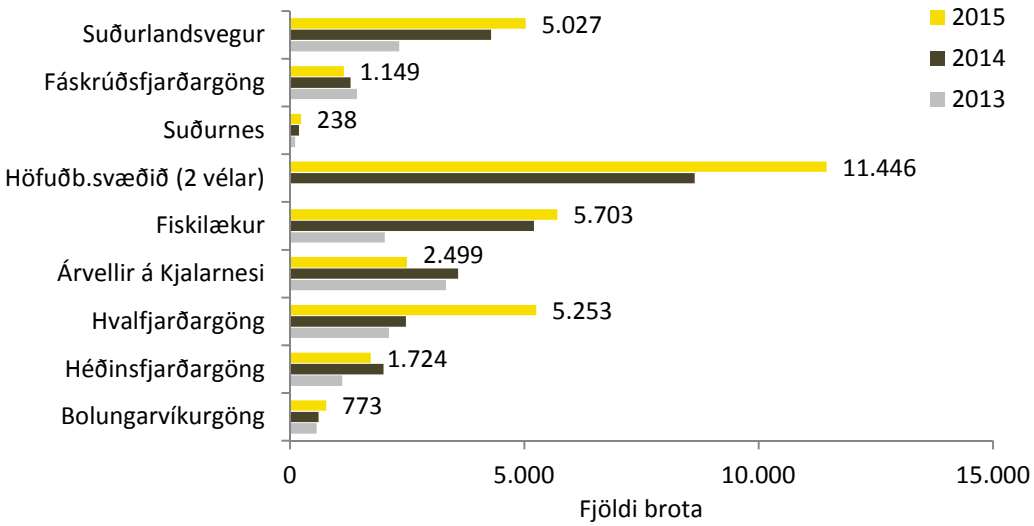


Mynd 1. Fjöldi hraðakstursbrota á stafrænar hraðamyndavélar 2013-2015, greint eftir mánuðum.

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 umferðarþunga.

Flest brotin voru skráð á vélar á höfuðborgarsvæðinu, eða 11.446 og næstflest á vélunum á Fiskilæk, 5.703. Brotin voru einnig yfir 5.000 í Hvalfjarðargöngum (5.253) og á Suðurlandsvegi (5.027) en skráð voru undir 2.500 brot á Kjalarnesi, í Fáskrúðsfjarðargöngum, Héðinsfjarðargöngum, Bolungarvíkurgöngum og á Suðurnesjum. Þannig var 31 brot á dag á höfuðborgarsvæðinu, 15 brot á Fiskilæk en tvö brot á hverjum þremur dögum að meðaltali á Suðurnesjum, þar sem fæst brot voru skráð.

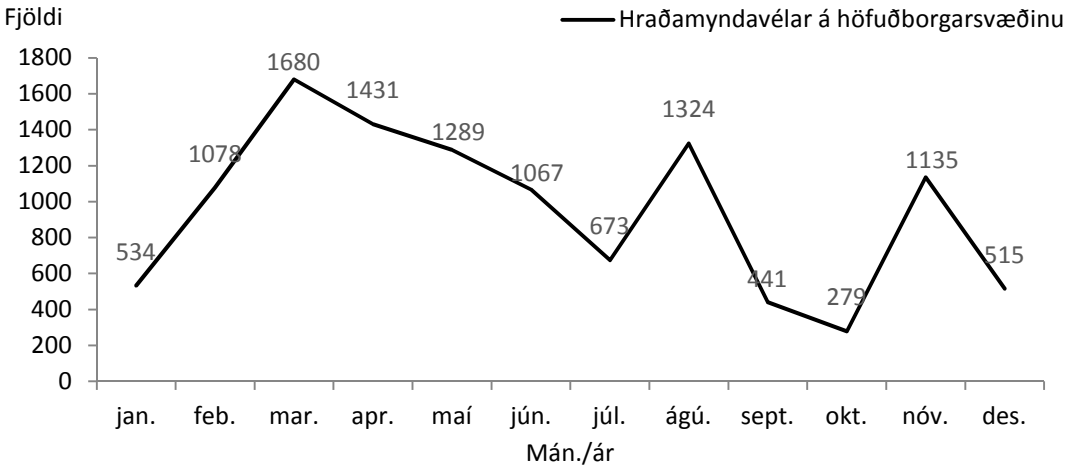
Þegar fjöldi brota á árinu 2015 er borinn saman eftir vettvangi við árið áður má sjá að mest aukning er á brotum á höfuðborgarsvæðinu og í Hvalfjarðargöngum, einnig var aukning á Fiskilæk, Suðurlandsvegi, Bolungarvíkurgöngum og á Suðurnesjum. Fækkun var á milli ára í Fáskrúðsfjarðargöngum, á Árvöllum á Kjalarnesi og í Héðinsfjarðargöngum.



Mynd 2. Fjöldi hraðakstursbrota á stafrænar hraðamyndavélar árin 2013-2015, greint eftir vettvangi.

Höfuðborgarsvæðið

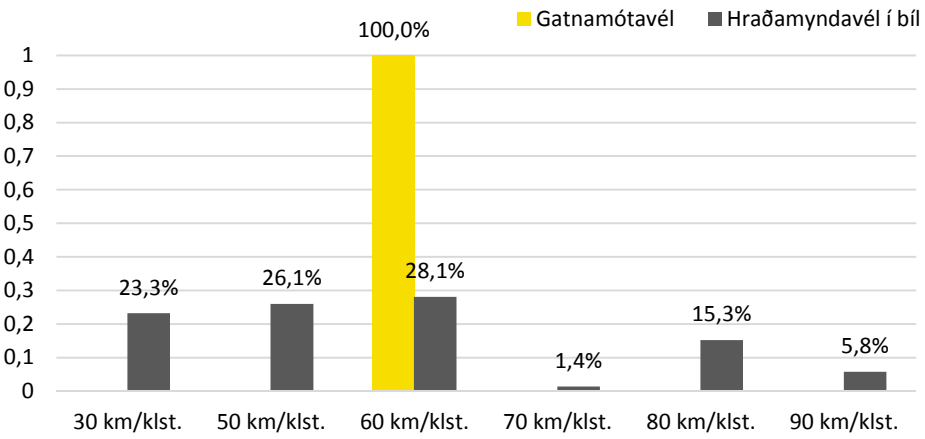
Tvær stafrænar hraðamyndavélar voru í notkun á höfuðborgarsvæðinu árið 2015. Önnur vélin er í bíl, en hin færist á milli gatnamóta á höfuðborgarsvæðinu. Fjöldi hraðakstursbrota í vélunum var 9.545 á myndavélinni í bílnum, en 1.901 í gatnamótavélinni, eða alls 11.446 brot. Á mynd 3 má sjá hvernig brotin dreifðust yfir árið.



Mynd 3. Fjöldi hraðakstursbrota á hraðamyndavélar höfuðborgarsvæðisins árið 2015.

Myndavélin í bílnum mældi flest hraðakstursbrot á svæðum þar sem hámarshraði var 60 km/klst, eða 2.683 brot. Þar af voru flest brot við Hringbraut og Sæbraut eða um 630 á hvorum stað. Þegar litið er til hvaða hraði mældist á þessum svæðum má sjá að um 70% ökumanna mældist á 69-75 km hraða á klst. Ellefu aðilar mældust á 90 km/klst. eða meira og sá sem ók hraðast var á 108 km/klst. Á mynd 4 má sjá hlutfallslegan fjölda brota eftir hámarkshraða vettvangs.

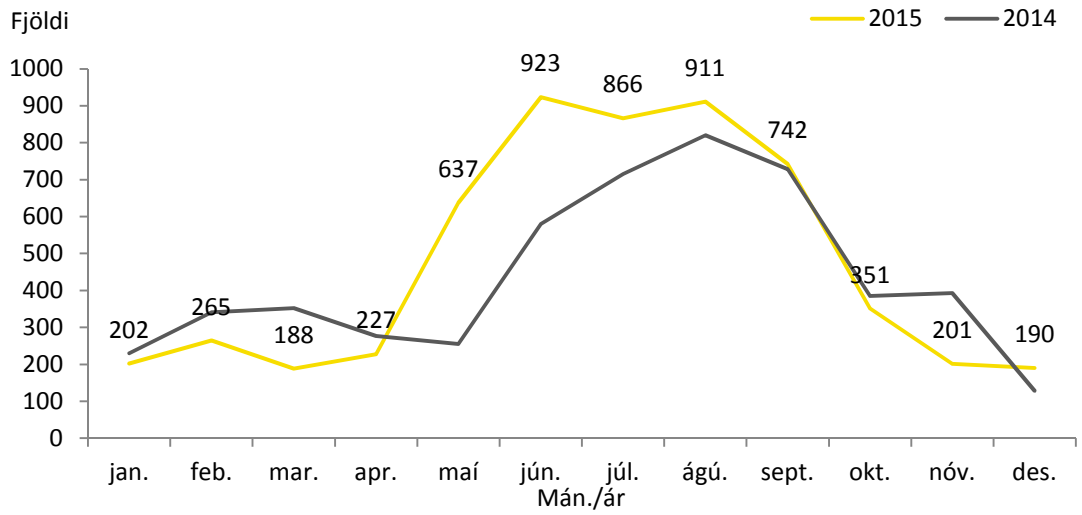
Öll hraðakstursbrotin sem mæld voru á gatnamótavélina voru staðsett á svæðum þar sem hámarshraði var 60 km/klst, eða 1.901 brot Þar af voru flest brot á Bústaðarvegi eða 1.546. Þegar litið er til hvaða hraði mældist á þessum svæðum má sjá að um 73% ökumanna mældist á 69-75 km hraða á klst.



Mynd 4. Hlutfallsleg dreifing brota eftir hámarkshraða vettvangs á höfuðborgarsvæðinu.

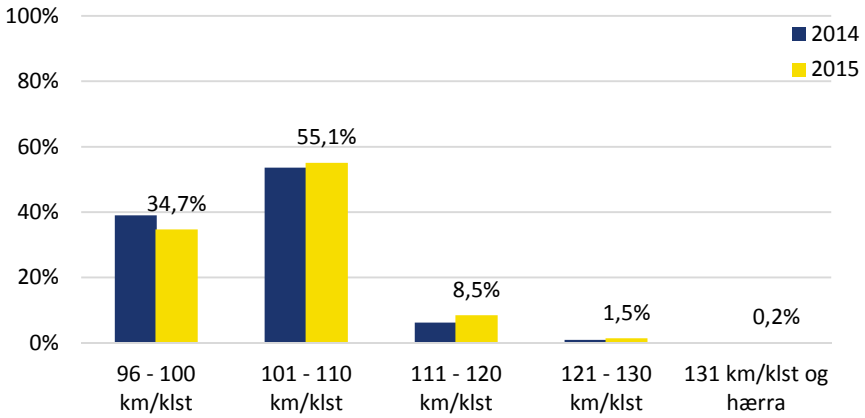
Hvalfjarðarsveit við Fiskilæk

Í Hvalfjarðarsveit við Fiskilæk voru 5.703 hraðakstursbrot skráð með stafrænum hraðamyndavélum á árinu 2015. Ef aðeins er litið til ársins á undan voru brotin 25% fleiri 2015 í samanburði við 2014. Flest voru brotin í júlí, eða 1.695 og fæst í janúar, eða 563 (mynd 5).



Mynd 5. Fjöldi hraðakstursbrota á hraðamyndavélar í Hvalfjarðarsveit við Fiskilæk árin 2014-2015, greint eftir mánuðum.

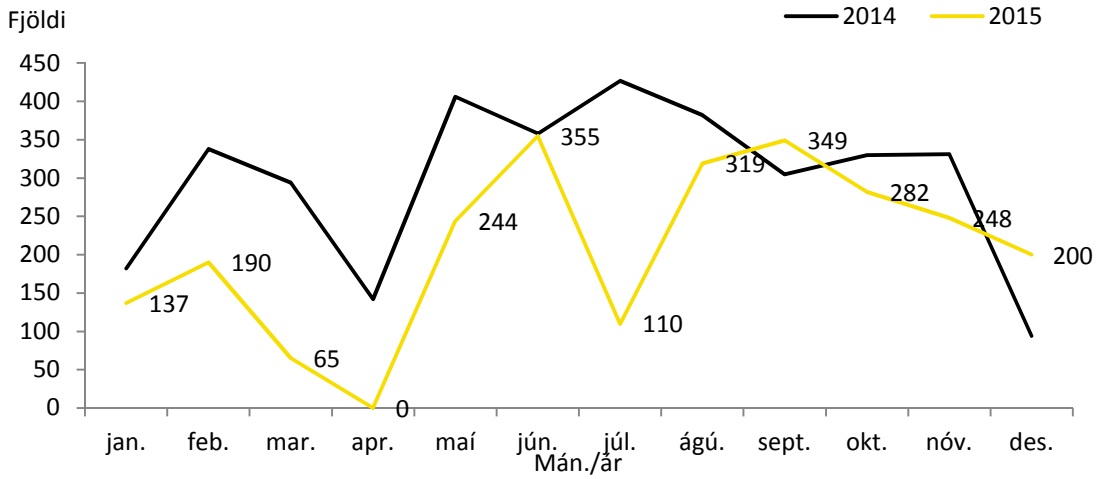
Rúmur helmingur (55%) ökumanna sem óku of hratt við Fiskilæk árið 2015 mældist á 101-110 km. hraða á klst. þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. (mynd 6). Þetta er í samræmi við hraðamælingar árið áður. Um 8% ökumanna mældust á 111-120 km hraða á klst. og um 2% voru á meiri hraða en 121 km/klst. Sá sem hraðast ók var á 140 km/klst.



Mynd 6. Hlutfall hraðakstursbrota við Fiskilæk í Hvalfjarðarsveit þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð með stafrænum hraðamyndavélum árin 2014 og 2015.

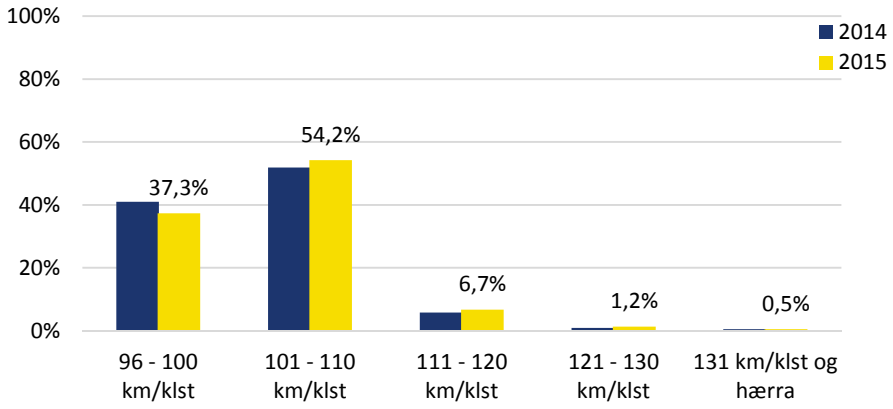
Kjalarnes

Á Kjalarnesi voru 2.499 hraðakstursbrot skráð með stafrænum hraðamyndavélum á árinu 2015. Flest voru brotin í júní eða 355. Ekkert brot var mælt í apríl þar sem vélarnar voru í kvörðun en annars fæst í mars, eða 65 (mynd 7).



Mynd 7. Fjöldi hraðakstursbrota á hraðamyndavélar á Kjalarnesi 2014-2015, greint eftir mánuðum.

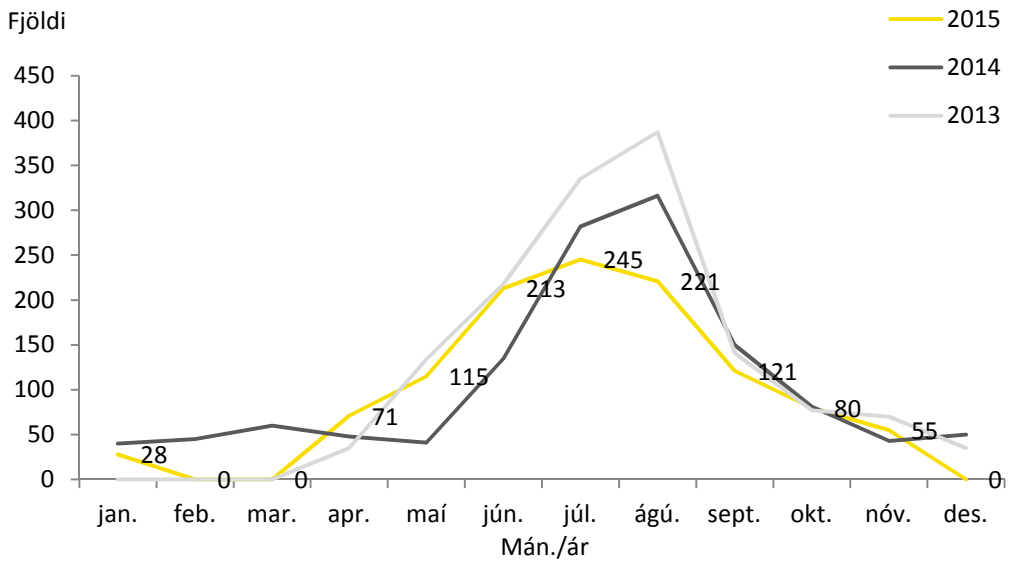
Rúmur helmingur (54,2%) ökumanna sem óku of hratt á Kjalarnesi mældist á 101-110 km. hraða á klst. þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. (mynd 8). Þetta er í samræmi við hraðamælingar árið áður. Um 7% ökumanna mældust á 111-120 km hraða á klst. og um 2% voru á meiri hraða en 121 km/klst. Sá sem hraðast ók var á 158 km/klst..



Mynd 8. Hlutfall hraðakstursbrota á Kjalarnesi þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð með stafrænum hraðamyndavélum árin 2014 og 2015.

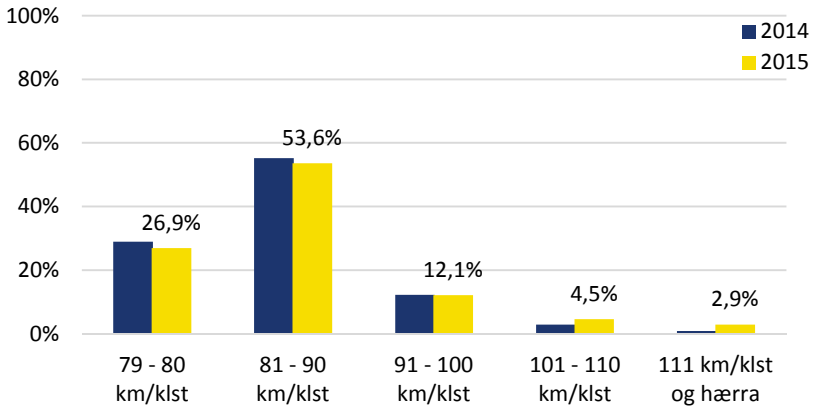
Fáskrúðsfjarðargöng

Á árinu 2015 var 1.149 hraðakstursbrot skráð í Fáskrúðsfjarðargöngum, sem eru 11% færri brot en árið á undan og hefur verið fækkun frá ári til árs frá 2012. Brotin voru flest í júlí 2015 (245) en engin brot voru mæld í febrúar og mars þar sem vélarnar voru í kvörðun (mynd 9).



Mynd 9. Fjöldi hraðakstursbrota á hraðamyndavélar í Fáskrúðsfjarðargöngum árin 2013-2015, greint eftir mánuðum.

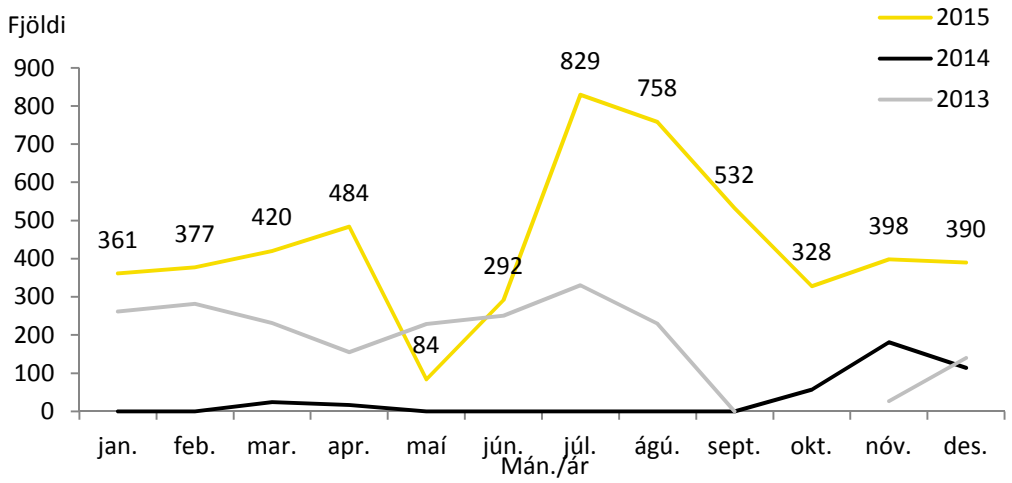
Hámarkshraði í Fáskrúðsfjarðargöngum er 70 km/klst. Af þeim sem keyrðu of hratt um Fáskrúðsfjarðargöng mældist stærsti hluti ökumanna á 81-90 km. hraða á klst. eða 54%, (mynd 10). Sá sem mældist á mestum hraða var á 148 km. hraða á klst.



Mynd 10. Hlutfall hraðakstursbrota í Fáskrúðsfjarðargöngum þar sem hámarkshraði er 70 km/klst. greinteftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð með stafrænum hraðamyndavélum árin 2014 og 2015.

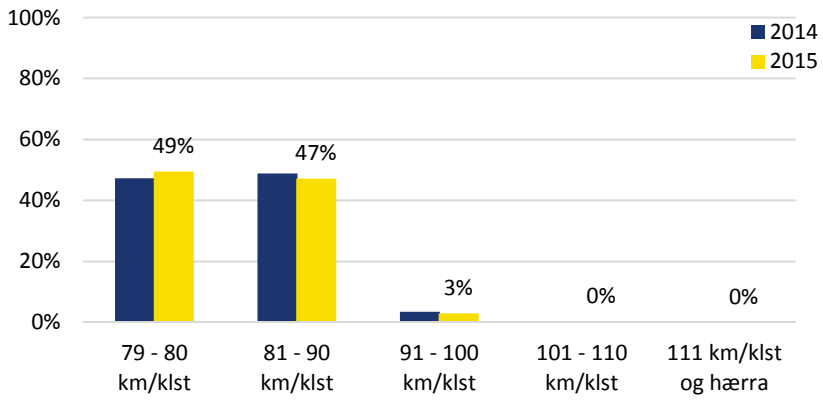
Hvalfjarðargöng

Á árinu 2015 var 5.253 hraðakstursbrot skráð í Hvalfjarðargöngum, sem eru mun fleiri brot en árið á undan en þá voru brotin sérstaklega fá. Brotin voru flest í júlí 2015 (829) en fæst brot voru mæld í maí eða 84 (mynd 11).



Mynd 11. Fjöldi hraðakstursbrota á hraðamyndavélar í Hvalfjarðargöngum árin 2013-2015, greint eftir mánuðum.

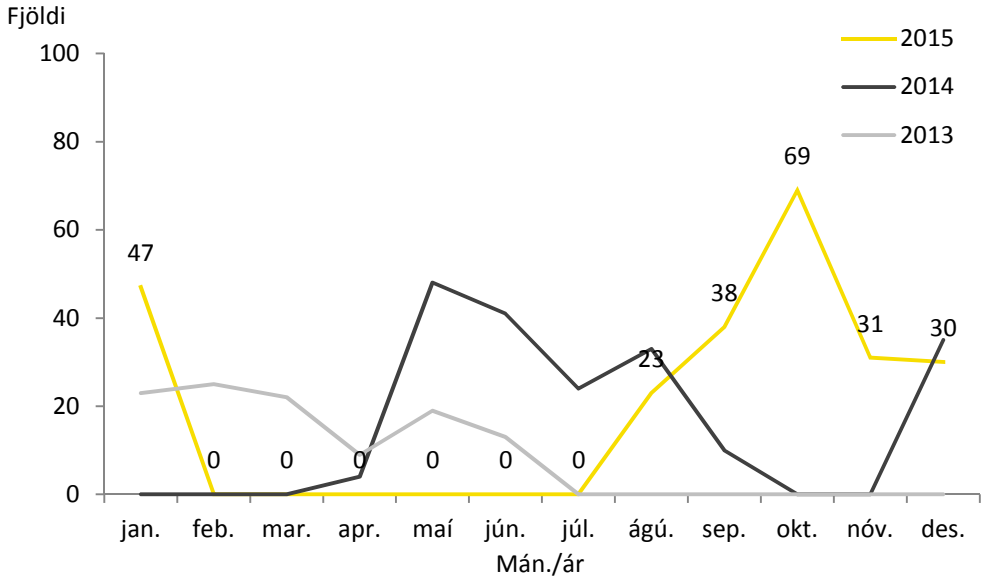
Hámarkshraði í Hvalfjarðargöngum er 70 km/klst. Af þeim sem keyrðu of hratt um Hvalfjarðargöng mældist stærsti hluti ökumanna á 79-80 km. hraða á klst. og 81-90 km/klst., eða 96% ökumanna (mynd 12). Sá sem mældist á mestum hraða var á 128 km hraða á klst.



Mynd 12. Hlutfall hraðakstursbrota í Hvalfjarðargöngum þar sem hámarkshraði er 70 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð með stafrænum hraðamyndavélum árin 2014 og 2015.

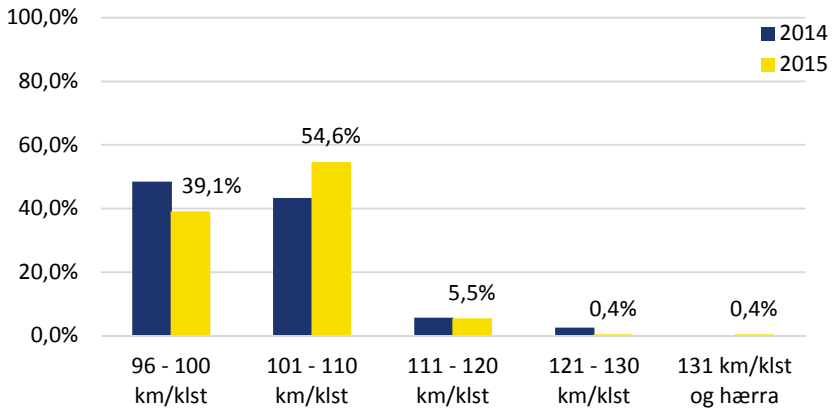
Suðurnes

Á Miðnesheiði á Suðurnesjum voru 238 brot skráð á árinu 2015 og eru það 22% fleiri brot en árið 2014. Eins og sjá má á mynd 13 voru engin brot skráð í sex mánuði eða frá febrúar til júlí. Flest brot voru mæld í október eða 69 brot.



Mynd 13. Fjöldi hraðakstursbrota á hraðamyndavélar á Suðurnesjum 2013-2015, greint eftir mánuðum.

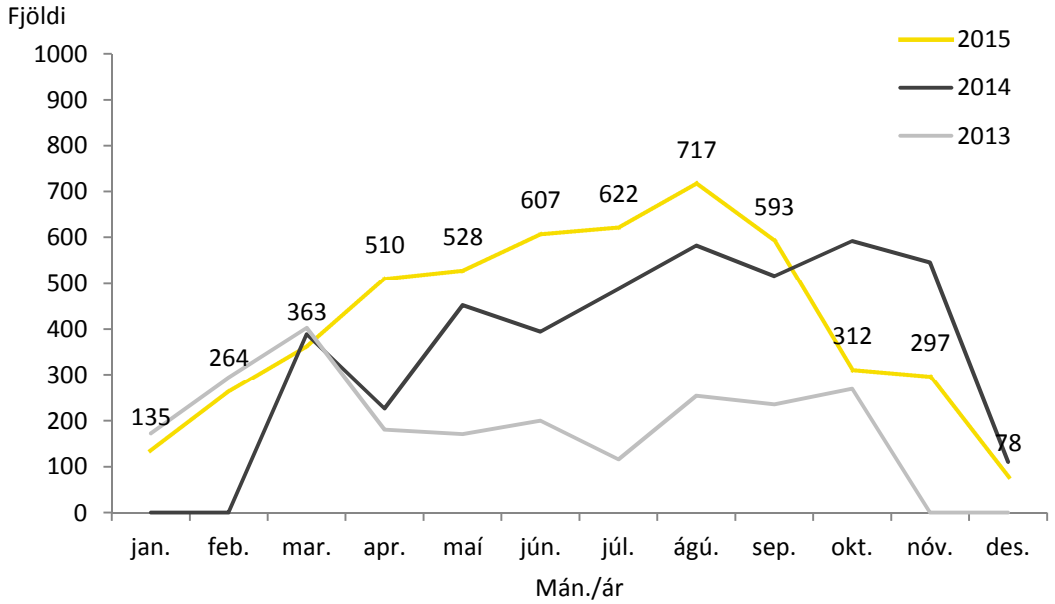
Flestir sem óku of hratt á Suðurnesjum mældust á 101-110 km hraða á klst. (54,6%) en árið 2014 voru flestir á 96-100 km hraða á klst.. Færri mældust á yfir 111 km/klst. árið 2015 en árið á undan, eða 6% miðað við 8% árið 2014 (mynd 14).



Mynd 14. Hlutfall hraðakstursbrota á Suðurnesjum þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð með stafrænum hraðamyndavélum 2014 og 2015.

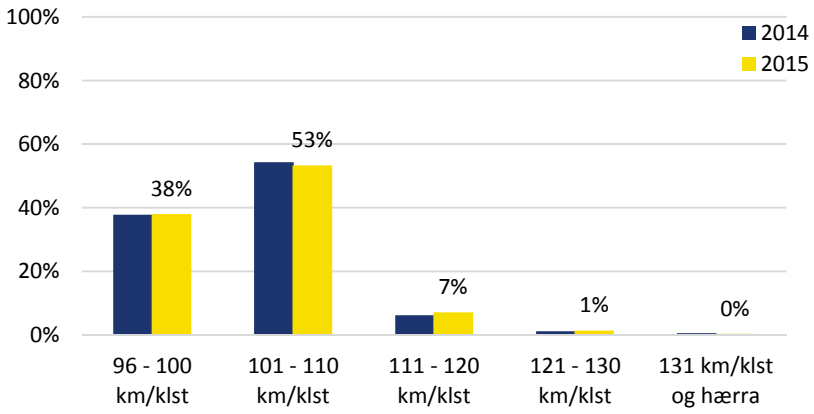
Suðurland

Á árinu 2015 voru skráð 5.027 brot á Suðurlandi. Það eru 17% fleiri brot en árið 2014. Flest brot voru skráð í ágúst eða 717 en fæst brot í desember eða 78 (mynd 15).



Mynd 15. Fjöldi hraðakstursbrota á hraðamyndavélar á Suðurlandi 2013-2015, greint eftir mánuðum.

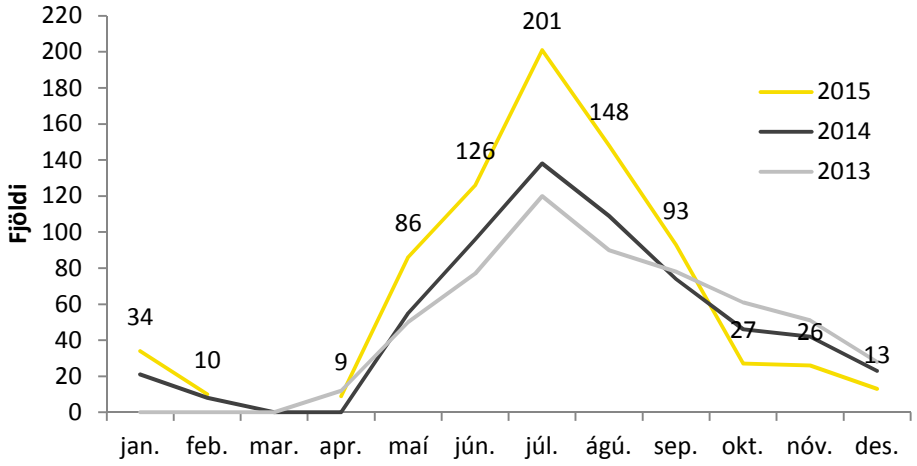
Af þeim ökumönnum sem óku of hratt á Suðurlandsvegi óku um 53% á bilinu 101-110 km hraða á klst. en hámarkshraði þar er 90 km/klst. Hraðinn var mjög svipaður og árið á undan (mynd 16). Sá sem mældist á mestum hraða ók á 172 km/klst.



Mynd 16. 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 2014 og 2015.

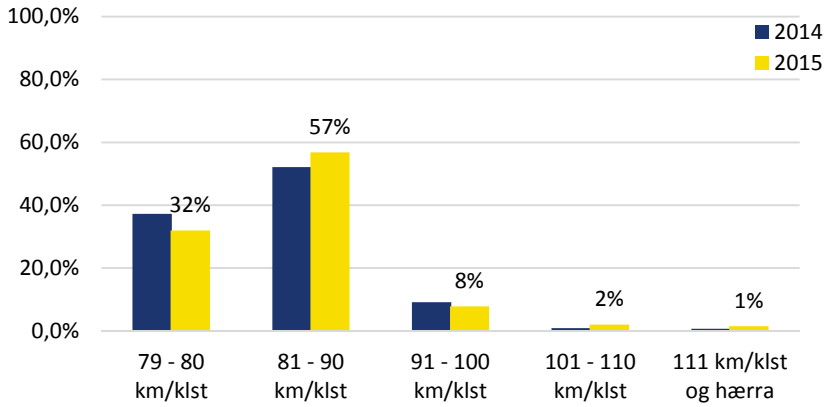
Bolungarvíkurgöng

Árið 2015 voru 773 brot skráð í Bolungarvíkurgöngum sem eru 26% fleiri brot en árið á undan. Dreifing brota yfir árið hefur verið svipuð undanfarin 3 ár og flest brot skráð í júlí ár hvert, árið 2015 voru þau 201. Ekkert brot var skráð í mars og aðeins 9-10 í febrúar og apríl (mynd 17).



Mynd 17. Fjöldi hraðakstursbrota á hraðamyndavélar í Bolungarvíkurgöngum (á Djúpvegi) árin 2013-2015, greint eftir mánuðum.

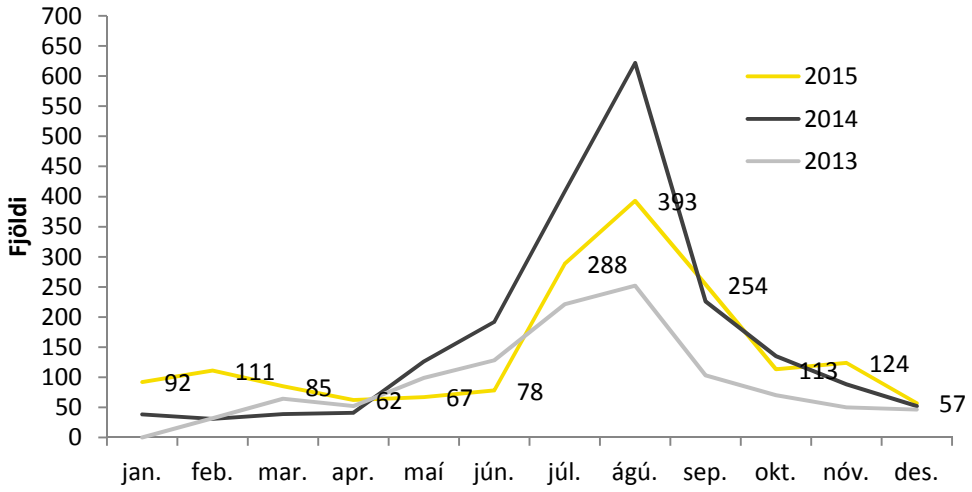
Flestir sem óku of hratt í Bolungarvíkurgöngum óku á 81-90 km hraða á klst., eða um 57%, en hámarkshraði í göngunum er 70 km/klst., það eru fleiri en árið 2014 en þá mældust fleiri á 79-80 km/klst. Mældust tæp 11% á yfir 90 km. hraða á klst. sem er jafnt hlutfall og árið 2014 (mynd 18).



Mynd 18. 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 2014 og 2015.

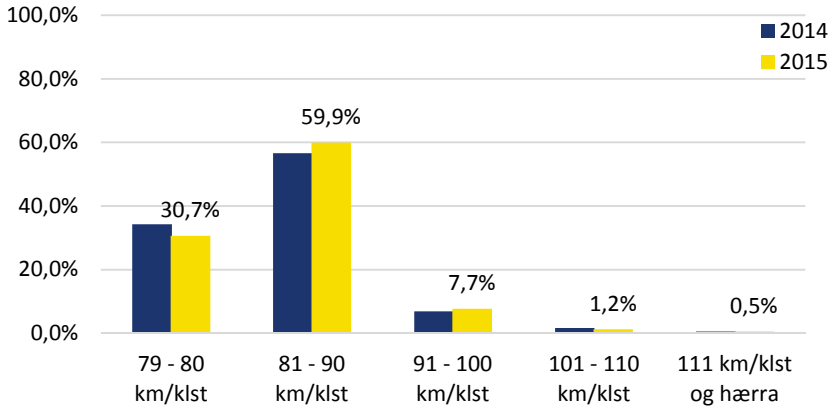
Héðinsfjarðargöng

Á árinu 2015 voru 1.724 brot skráð í Héðinsfjarðargöngum sem eru 14% færri brot en árið 2014 en þá voru brotin mun fleiri en árið áður. Flest brot voru mæld í ágúst eða 393 en fæst í desember, þá 57 (mynd 19).



Mynd 19. Fjöldi hraðakstursbrota á hraðamyndavélar í Héðinsfjarðargöngum (á Siglufjarðarvegi) árin 2013-2015, greint eftir mánuðum.

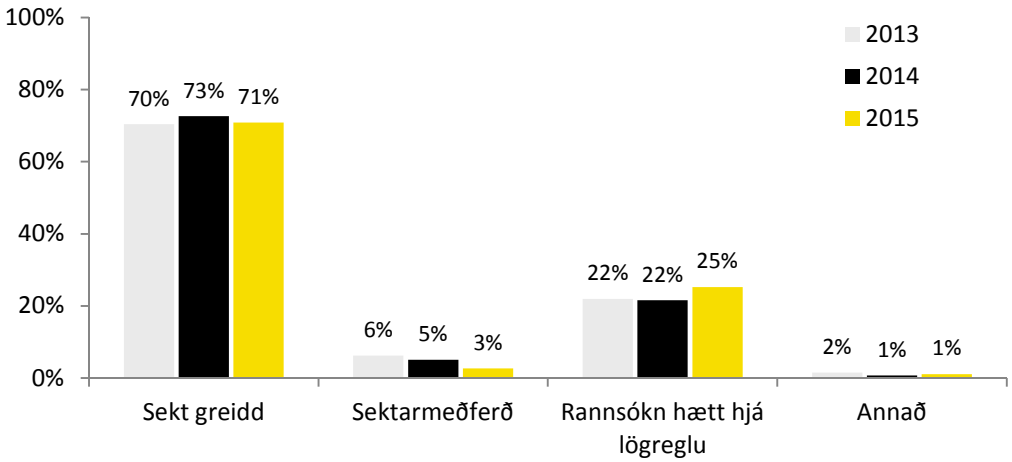
Meira en helmingur ökumanna (60%) óku á 81-90 km hraða á klst. en leyfður hámarkshraði í göngunum er 70 km/klst. Um 9% óku á yfir 90 km. hraða á klst. eins og árið áður (mynd 20). Sá sem hraðast ók var á 191 km, hraða á klst.



Mynd 20. Hlutfall hraðakstursbrota í Héðinsfjarðargöngum (á Siglufjarðarvegi) þar sem hámarkshraði er 70 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð með stafrænum hraðamyndavélum árin 2014 og 2015.

Sektarboð

Staða sektarboða árið 2015 miðast við stöðu í málaskrá lögreglunnar þann 16.ágúst 2016. Af 33.812 hraðakstursbrotum sem skráð voru á árinu 2015 hafa 23.966 ökumenn greitt sektir sínar, um 71%. Þetta er örlítið lægra hlutfall en árið á undan en það hefur þó verið nokkuð svipað síðustu ár (mynd 21) eða á bilinu 70-73%. Rannsókn var hætt í 25% tilvika árið 2015 og er það aukning frá fyrri árum.



Mynd 21. Afgreiðsla brota sem stafrænar hraðamyndavélar skráðu árin 2013-2015.

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 til hans og skráning í málaskrá lögreglunnar breytist í samræmi við það. Þegar ökumaður býr erlendis er rannsókn máls alla jafna 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. dregnir frá hraðanum og sektarfjárhæð miðuð við þá tölu sem eftir stendur. Þegar mældur hraði er 101 km/klst. eða meiri eru 3% af mældum hraða reiknuð út og ef niðurstaðan er ekki slétt tala er hún hækkuð upp í næstu heilu tölu fyrir ofan og sú tala dregin frá mældum hraða og sektin miðuð við það.

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

Viðauki III. Lykilstærðir úr slysaskrá Samgöngustofu

2015

Tafla 1. Látnir og alvarlega slasaðir 1991-2015

Ár	Látnir	Alvarlega slasaðir	Látnir og alvarlega slasaðir
1991	27	230	257
1992	21	228	249
1993	17	246	263
1994	12	242	254
1995	24	239	263
1996	10	229	239
1997	15	203	218
1998	27	229	256
1999	21	222	243
2000	32	169	201
2001	24	158	182
2002	29	164	193
2003	23	145	168
2004	23	115	138
2005	19	129	148
2006	31	153	184
2007	15	195	210
2008	12	200	212
2009	17	170	187
2010	8	204	212
2011	12	154	166
2012	9	136	145
2013	15	177	192
2014	4	177	181
2015	16	178	194

Tafla 2. Fjöldi og hlutfall látinna eftir kyni

2015	Fjöldi látinna	Hlutfall
Karl	12	75%
Kona	4	25%

Tafla 3. Fjöldi og hlutfall látinna eftir aldri

2015	Fjöldi látinna	Hlutfall
0-16 ára	2	12,5%
17-26 ára	5	31,25%
27-36 ára	2	12,5%
37-46 ára	1	6,25%
47-56 ára	1	6,25%
57-66 ára	2	12,5%
67 ára og eldri	3	18,75%

Tafla 4. Fjöldi og hlutfall látinna eftir ársfjórðungi

2015	Fjöldi látinna	Hlutfall
janúar-mars	3	18,75%
apríl-júní	6	37,5%
júlí-september	2	12,5%
október-desember	5	31,25%

Tafla 5. Fjöldi og hlutfall látinna í dreifbýli/þéttbýli

2015	Fjöldi látinna	Hlutfall
Dreifbýli	13	81,25%
Þéttbýli	3	18,75%

Tafla 6. Flokkun látinna

2015	Fjöldi látinna	Hlutfall
Ökumenn bifreiða	7	43,75%
Farþegar bifreiða	5	31,25%
Ökumenn bifhjóla	1	6,25%
Fótgangandi	1	6,25%
Farþegi dráttarvélar	1	6,25%
Ökumaður reiðhjóls	1	6,25%

Tafla 7. Tegund banaslysa

2015	Fjöldi látinna	Hlutfall
Árekstur	4	25%
Útafakstur og bílveltur	6	37,5%
Ekið á óvarinn vegfaranda	2	12,5%
Annað	4	25%

Tafla 8. Fjöldi og hlutfall látinna eftir landsvæðum

2015	Fjöldi látinna	Hlutfall
Höfuðborgarsvæðið	5	31,25%
Suðurnes	0	0%
Vesturland / Vestfirðir	2	12,5%
Norðurland	1	6,25%
Austurland	2	12,5%
Suðurland	6	37,5%

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

Uppgjör fyrir árið 2015

Samtals

Verkefni eftir landshlutum	Kostnaður í lok árs 2015 (þús. kr.)
Suðursvæði	75.372
Vestursvæði	64.548
Norðursvæði	50.966
Austursvæði	61.603
Samtals	**252.488**

Suðursvæði

Vegkafli	Staður	Áætlun 2015	Aðgerðir 2015	Kostnaður í lok árs 2015 (þús.)
1-c0	Hringvegur austan Hvolsvallar	Þéttbýlishlið með reiðleið, annar áfangi.	Ekið var neðra burðarlagi og efra burðarlagi í breikkanir og síðan malbikað yfir allan veginn, málaðar eyjur og settar stikur með glitmerkjum í eyjarnar. Teknir niður ljósastaurar sem ekki uppfylltu öryggiskröfur og settir nýir.	**7.149**
1-c7/1-c8/26-01	Hringvegur við Landveg	Bæta merkingar við vegamótin.	Merkingar voru bættar samkvæmt áætlun. M.a. var merki sem var austan vegamótanna, og skyggði á umferð úr austri, fært og sett á gitterstoðir. Einnig voru merki sem banna framúrakstur stækkuð.	**823**
1-d2/305-01	Hringvegur við vegamót Villingaholtsvegar	Bæta merkingar við vegamótin.	Bættar voru merkingar á T-vegamótunum, settar þverrifflur á Villingaholtsveg og biðskyldumerki í 300 m fjarlægð frá Hringvegi. Auk þess voru settar þverslár ofan á vegvísa.	**203**
1-e1	Hringvegur við Hólmsá	Lengja vegrið.	Vegrið var lengt en eftir er að setja öryggisenda. Meiri hluti kostnaðar fellur á árið 2016.	**598**
30-01/30-02/ 322- 01/3275-01	Skeiðavegur við Ólafsvallaveg og Blesastaðaveg	Bæta merkingar.	Sett merkið A07.11 (Hættuleg vegamót þar sem umferð á vegi hefur forgang) á Skeiðaveg, beggja vegna vegamótanna.	**486**
35-02	Biskupstungnabraut við eystri tengingu að Öndverðarnesi	Setja skertan finnskan kíl og yfirfara skiltun.	Gerður "skertur finnskur kíll" við tengingu að sumarbústaðabyggð og golfvelli í Öndverðarnesi. Vantar enn seinna lag klæðingar sem og merkingar og skiltun.	**4.601**
35-03	Biskupstungnabraut í beygju við Öldubyggð	Setja stærri og fleiri beygjuörvar.	Settar voru stærri og fleiri beygjuörvar. Kostnaður lenti að mestu á öðrum lið.	**1**

35-08	Biskupstungnabraut við Laugaá	Setja vegrið við óvarið ræsi.	Sett fláavegrið og auk þess þurfti að færa vegtengingu.	**6.533**
35-08	Biskupstungnabraut við Beiná	Setja vegrið við óvarið ræsi.	Sett fláavegrið.	
36-11	Þingvallavegur á Mosfellsheiði (sýslumörk - Skeggjastaðir)	Lagfæringar á umhverfi vega skv. úttektarskýrslu.	Sett fláavegrið, að sunnanverðu, við stutt steypt ræsi við ána Bugðu. Auk þess voru fjögur ræsi lengd beggja megin og efni ekið að þeim á um tveggja km kafla vestan við Bugðu.	**12.654**
43-01/426-01	Grindavíkurvegur við Bláalónsveg	Bæta merkingar við vegamótin.	Bættar merkingar skv. áætlun. M.a. sett skilti með upplýsingum um fjarlægð að vegamótunum.	**1.583**
45-01	Garðskagavegur við golfvöllinn í Leiru	Setja vegrið við undirgöng.	Sett vegrið skv. áætlun.	**2.040**
47-02	Hvalfjarðarvegur við Kiðafellsá	Setja vegrið við stutta steypta rennu þar sem fláar eru brattir.	Vegrið sett upp skv. áætlun.	**4.302**
261-02	Fljótshlíðarvegur austan Hvolsvallar	Þéttbýlishlið með reiðleið, annar áfangi.	Verk unnið skv. áætlun.	**6.814**
286-02	Hagabraut milli Haga og Saurbæjar	Setja vegrið beggja megin við stórt ræsi.	Verk unnið skv. áætlun.	**3.315**
302-01/305-01	Urriðafossvegur við Villingaholtsveg	Bæta merkingar.	Sett skilti um hættuleg vegamót á Urriðafossveg og sett biðskyldumerki 300 m frá.	**197**
310-01	Votmúlavegur í grennd við Austurkot	Setja upp hraðahindranir.	Verk unnið skv. áætlun.	**989**
329-01	Mástunguvegur, Kragaskarð	Setja vegrið þar sem er brött brekka í sneiðingi á leiðinni að bænum Laxárdal.	Sett vegrið skv. áætlun.	**2.925**
360-02	Grafningvegur efri ofan Úlfljótsvatns	Setja vegrið þar sem er brött brekka í sneiðingi ofan við bæinn Úlfljótsvatn.	Vegrið sett upp skv. áætlun.	**4.633**
360-02	Grafningsvegur efri, á móts við Hagavík	Setja vegrið við krappa beygju.	Vegrið sett upp skv. áætlun.	
376-03	Breiðamörk Hveragerði, vegamót við Gufudal	Lagfæra T-vegamót upp í Gufudal.	Verkið unnið skv. áætlun í samstarfi við Hveragerðisbæ.	**2.702**

413-01	Breiðholtsbraut	Lengja girðingu við reiðveg.	Verk unnið skv. áætlun.	**1.498**
425-02	Nesvegur við golfvöll við Grindavík.	Undirgöng við golfvöll, fyrsti áfangi.	Efni í ræsi keypt.	**3.371**
	Þjónustustöð Vík, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir.	Tvö ræsi á Hringvegi, á móts við Skammadal og Stóruborg, lengd. Settir þrír bognir endar á vegrið við Gljúfursá á Þórsmerkurvegi.	**1.272**
	Þjónustustöð Selfossi, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir.	Fjárveiting nýtt í aðgerðir á Votmúlavegi, sjá ofar.	
	Þjónustustöð Hafnarfirði, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir.	Keyptir [eftirgefanlegir] vegriðsendar sem settir verða upp 2016.	**2.253**
	Hönnun öryggisaðgerða á Suðursvæði			**1.506**
	Stjórnun, umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á Suðursvæði			**2.924**

Samtals áfallinn kostnaður á Suðursvæði 2015: **75.372**

Vestursvæði

Vegkafli	Staður	Áætlun 2015	Aðgerðir 2015	Kostnaður í lok árs 2015 (þús.)
1-g9	Hringvegur í beygjum við Galtarholt	Fletja fláa út við beygju og laga almennt umhverfi vegarins.	Ræsi voru lengd beggja vegna vegarins og lagað í kringum þau. Skurður var færður hægra megin til að hægt væri að laga fláann. Flái lagfærður en verkinu er ekki lokið.	**4.000**
1-g9	Hringvegur við Svignaskarðsrétt	Fleyga niður klöpp við veg og loka annarri tengingu að réttinni.	Klöpp var fleyguð niður. Efri tengingu að Svignaskarðsrétt var lokað og stútur og beygja upp að réttinni löguð. Skilti var fært.	**805**
1-h1/1-h2_60-01	Vegamót Hringvegar og Vestfjarðavegar við Dalsmynni	Lengja ræsi, breikka og laga framhjáhlaup og setja þverslár ofan á vegvísa.	Ræsi var lengt. Framhjáhlaup var lengt og breikkað. Vinnu við fyllingar og burðarlag lokið. Klæðing eftir. Einnig eftir að setja þverslár ofan á vegvísa.	**1.604**
1-h4	Hringvegur frá Norðurá við Fornahvamm að Norðurá í Heiðarsporði	Setja upp girðingu til að halda búfé frá vegi.	Girðing sett upp skv. áætlun. Um að ræða hluta kostnaðar.	**3.156**
54-06/54-07/56-01	Snæfellsnesvegur við Vegamót (við Vatnaleið) og nyrðri vegamót Snæfellsnesvegar og Vatnaleiðar (í Helgafellssveit)	Bæta yfirborðsmerkingar og skiltun við vegamótin. Athuga staðsetningu vegvísa og setja þverslár ofan á þá.	Búið að setja upp og færa skilti skv. áætlun en ljúka þarf vinnu við gerð buldurspala.	**778**
54-11	Snæfellsnesvegur um Búlandshöfða, Búlandsgil	Lengja bitavegrið.	Vegrið lengt um 40 m en eftir er að setja upp eftirgefanlega vegriðsenda sem búið er að kaupa.	**4.329**
54-11	Snæfellsnesvegur við Tunguós	Lengja bitavegrið.	Vegrið var lengt um a.m.k. 60 m til allra átta en eftir er að setja upp eftirgefanlega vegriðsenda sem búið er að kaupa.	
54-19	Snæfellsnesvegur á Skógarströnd	Bæta merkingar í grennd við blindhæð í grennd við stöð 10 000.	Setta voru upp beygjuörvar til að undirstrika vinstri beygju.	**254**

60-04/54-23	Vegamót Vestfjarðavegar og Snæfellsnesvegar	Bæta merkingar með því að setja þverslár ofan á vegvísa og yfirfara staðsetningu vegvísa.	Efni hefur verið keypt en verkinu er ekki lokið	**1.392**
60-04/586-01	Vestfjarðavegur við Haukadalsveg við Haukadalsá	Bæta merkingar fyrir umferð sem kemur eftir Haukadalsvegi og beygir beint inn á einbreiða brú.	Merki sett upp á Haukadalsveg og keypt merki til að setja við brúna sjálfa.	
60-06	Vestfjarðavegur um Búðardal	Framlag Vegagerðarinnar til fyrsta áfanga umferðaröryggisáætlunar í Búðardal. Til stóð að setja gönguþverun við Samkaup	Ekki fékkst verktaki til að vinna verkið en áfallinn kostnaður kemur til vegna færslu skilta Vegagerðarinnar og fl.	**261**
61-24	Djúpvegur um Grafarháls	Setja upp víravegrið.	Sett upp 180 m langt víravegrið.	**873**
61-31	Djúpvegur í Skötufirði	Setja upp beygjuörvar.	Verkið unnið skv. áætlun.	**670**
61-34	Djúpvegur í Hestfirði og Seyðisfirði	Búa til útskot vegna mætinga.	Verkið unnið skv. áætlun.	**3.636**
61-38	Djúpvegur (Aðalgata) um Súðavík	Vinna að fyrsta áfanga öryggisaðgerða í samráði við sveitarfélagið.	Gerð ný gangstétt við Aðalstræti 10, tekin af skátenging og gerð ný þvert á Djúpveg, frá hafnarsvæði. Gerð þar ný gangstétt við gamla pósthúsið, miðeyja keypt. Miðeyjan verður sett upp í vor.	**4.650**
63-02	Bíldudalsvegur við gil sunnan Tálknafjarðarvegar	Setja upp vegrið.	Sett var upp 160 m af bitavegriði, auk beygju inn á Tálknafjarðarveg, 617.	**2.214**
63-03	Bíldudalsvegur um Hálfdan, Nóagil	Setja upp vegrið.	Öxl löguð fyrir víravegrið. 395 m langt víravegrið sett upp.	**2.355**
574-06	Útnesvegur um Hellissand	Setja upp hraðaviðvörunarljós þegar komið er inn í Hellissand að austan.	Ljós sett upp skv. áætlun.	**972**
574-10	Útnesvegur um Fróðá	Lengja vegrið.	Tekið var niður gamalt vegrið og það sett sem lenging á brúnni yfir Fróðá. Flái lagaður vestan Fróðár. Eftir er að setja upp ABC [eftirgefanlega] enda.	**13.638**

574-10	Útnesvegur um Fróðárvaðal, vestan vegamóta 54-10 og 574-10	Setja vegrið.	Sett var upp víravegrið við Fróðárvaðalinn beggja vegna og 60 metra út frá hættupunkti.	
637-01	Seljalandsdalsvegur	Setja vegrið.	Sett var upp 540 m langt víravegrið.	**3.343**
451	Þjónustustöð Borgarnesi, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir.	Þverslár settar ofan á vegvísi á vegamótum 50/518 til að gera vegamót sýnilegri - algengt að bílar fari þvert yfir. Hringvegur 1-g2, settur nýr skurður fjær vegi. Á Melasveitaveg, 505, var sett nýtt ræsi og nýr skurður fjær vegi.	**1.090**
452	Þjónustustöð Ólafsvík, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir.	Grjót tekið úr vegrásum milli Grundarfjarðar og Ólafsvíkur. Keyrt í vegkant við Bakka á Snæfellsnesvegi. Keyrt í vegkant á Stykkishólmsvegi við Arnarstaði, breikkað við ræsi og vegfláar [lagfærðir].	**1.676**
453	Þjónustustöð Búðardal, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir.	Breikkun og lagfæring á vegfláa í Djúpafirði og á Snæfellsnesvegi. Breikkun ræsa á tveimur stöðum.	**1.778**
461	Þjónustustöð Patreksfirði, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir.	Grjót hreinsað sem hafði hrunið í vegrásir og stakir steinar meðfram vegum í Patreksfirði og Arnarfirði.	**954**
462	Þjónustustöð Ísafirði, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir.	Hreinsaðir voru staksteinar úr rásum á vegsvæðum, einkum í Hestfirði og Skötufirði, einnig aðeins í Skutulsfirði, Önundarfirði og Botnshlíð í Mjóafirði.	**652**
	Hönnun öryggisaðgerða á Vestursvæði			**2.487**
	Stjórnun, umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á Vestursvæði			**6.981**

Samtals áfallinn kostnaður á Vestursvæði 2015: **64.548**

Norðursvæði

Vegkafli	Staður	Áætlun 2015	Aðgerðir 2015	Kostnaður í lok árs 2015 (þús.)
1-k9	Hringvegur við Laxá á Ásum	Lengja vegrið á brúnni og setja upp ABC öryggisenda.	Ákveðið að skipta um vegrið á brúnni en það gamla var utarlega á brúarbríkinni og hætta á að keyrt yrði í bríkurendann. Kostnaður við þessa aðgerð var greiddur af brúarviðhaldi. Keyrt var í fláa til að fá pláss fyrir vegriðið og hættulegri tengingu að veiðistað lokað. Samtals vegrið utan brúar 244 m og öryggisendar ABC settir á alla enda.	**7.308**
1-m2	Hringvegur í Langadal	Setja upp vegrið.	Ákveðið að setja upp fláavegrið á ræsi við Breiðavað og á háa fyllingu í vesturkanti nokkru sunnar. Samtals lengd 1008 m.	**9.707**
1-m5	Hringvegur í beygju við Víðivörðuás, efst og austan í Vatnsskarði.	Setja upp beygjuörvar.	Framkvæmt eins og áætlað var. Beygjuörvar settar eftir allri beygjunni.	**1.016**
1-p2	Hringvegur við Hóla í Öxnadal	Setja upp fláavegrið á hættulegum stöðum.	Fláavegrið sett upp á fjórum stöðum, samtals 1228 m.	**8.037**
1-p7	Hringvegur um Akureyri	Greiða skuld vegna lagfæringar umferðaljósa á gatnamótum Hringvegar og Hafnarvegar (Tryggvabrautar) árið 2014.	Greidd skuld skv. áætlun.	**5.568**
1-p9/1-q0/829-01	Vegamót Hringvegar og Eyjafjarðarbrautar eystri	Nokkrar aðgerðir til að auka öryggi á vegamótunum.	Bætt við gátskjöldum og merkingum á móts við Eyjafjarðarbraut eystri. Eftir er að færa stöðvunarskilti, merkja miðeyju annað hvort með málningu eða hellum, setja hvinrendur og lagfæra kanta.	**805**
1-r3	Hringvegur á Mývatnsöræfum	Ganga frá fyllingum við fláavegrið sem sett var niður árið 2014.	Framkvæmt eins og áætlað var.	**154**
85-05	Norðausturvegur um Húsavík	Setja upp hraðaviðvörunarljós (broskarla).	Hraðaljós sett upp þar sem komið er að þéttbýlinu á Húsavík að sunnan og norðan. Staðsetning ákveðin í samráði við sveitarfélagið.	**2.674**

744-01/ 74-01/ 74-02	Vegamót Þverárfjallsvegar og Skagastrandarvegar	Bæta merkingar.	Framkvæmt eins og áætlað var.	**832**
821-02	Eyjafjarðarbraut vestri við Hrafnagilshverfi	Færa tengingu að jólahúsi við Hrafnagilshverfi og bæta merkingar.	Framkvæmt eins og áætlað var.	**632**
869-02	Langanesvegur Þórshöfn (vegamót Langanesvegar og Austurvegar)	Setja upp spegil á gatnamótum.	Framkvæmt eins og áætlað var.	**64**
471	Þjónustustöð Hvammstanga, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir.	Sett var vegrið við ræsi á Vatnsnesvegi (711-01) hjá Grímsá og einnig var hlaðinn og lagfærður kantur á sama stað.	**1.464**
472	Þjónustustöð Sauðárkróki, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir.	Lagfærð og beikkuð þrjú ræsi í Út-Blönduhlíð (76-01).	**1.758**
581	Þjónustustöð Akureyri, lagfæringar á umhverfi vega.	Ýmsar aðgerðir.	Grjóthreinsaður kafli á Grenivíkurvegi (83-02), frá Fnjóská og vestur fyrir Laufás.	**1.665**
582	Þjónustustöð Húsavík, lagfæringar á umhverfi vega.	Ýmsar aðgerðir.	Fjarlægður trágróður á Aðaldalsvegi (85-03) frá flugvelli að Tjörn.	**406**
	Hönnun öryggisaðgerða á Norðursvæði			**6.622**
	Stjórnun, umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á Norðursvæði			**2.254**

Samtals áfallinn kostnaður á Norðursvæði 2015: **50.966**

Austursvæði

Vegkafli	Staður	Áætlun 2015	Aðgerðir 2015	Kostnaður í lok árs 2015 (þús.)
1-u5	Hringvegur utan við Fossárvík í Berufirði. Áfangi I.	Setja upp vegrið á kafla sem var undirbúinn á síðasta ári. Efniskostnaður var greiddur [að hluta] árið 2014.	Sett upp vegrið, samtals að lengd 1308 m, skv. áætlun.	**10.033**
1-v3	Hringvegur við brú yfir Karlsá	Lengja vegrið við alla enda brúar.	Vegrið lengt skv. áætlun og settir 4 ABC endar (eftirgefanlegir endar). Lenging samtals 112 m. Umhverfi vegar jafnframt lagað.	**6.128**
92-01/92-02/93-01	Vegamót Norðfjarðarvegar og Seyðisfjarðarvegar	Útfæra framhjáhlaup við vegamótin og lagfæra umhverfi þeirra.	Breikkað undir framhjáhlaup við vegamótin og sett upp 137 m víravegrið.	**4.046**
92-04	Norðfjarðarvegur um Fagradal	Lagfæringar á umhverfi vega með hliðsjón af niðurstöðum umferðaröryggisúttektar.	Vegsvæði lagfært, ræsi lengd, vegskurður færður fjær vegi og fyllingar og skeringar lagfærðar á um 6 km kafla.	**5.105**
92-07	Norðfjarðarvegur við gatnamót að Mjóeyrarhöfn		Eftirstöðvar kostnaðar vegna bættra merkinga árið 2014.	**12**
94-03/94-04/942-01	Vegamót Borgarfjarðarvegar og Steinsvaðsvegar	Lagfæra vegamótin og bæta merkingar.	Vegamót færð um breidd sína til að auka sjónlengdir.	**206**
94-08	Borgarfjarðarvegur um Njarðvíkurskriður	Setja upp vegrið.	Sett upp 188 m langt vegrið skv. áætlun.	**2.681**
96-08	Suðurfjarðavegur við Mjósund	Lengja vegrið sem fyrir er.	Vegrið lengt um 100 m skv. áætlun.	**977**
96-09	Suðurfjarðavegur við Steinasafn Petru	Bæta skiltun og yfirborðsmerkingar til að auka öryggi gangandi vegfarenda.	Settar hvinrendur við aðkomuna inn í Stöðvarfjörð að vestan til að lækka hraðann við Steinasafn Petru. Einnig var bætt við varúðarmerkingar með skiltum.	**352**
96-10	Suðurfjarðavegur um Óseyrarbrekku í botni Stöðvarfjarðar	Lagfæringar á fláa og uppsetning vegriðs.	Vegur breikkaður, lagaðir fláar og vegrás á um 650 m kafla. Sett upp fláavegrið, 689 m að lengd.	**15.389**
96-11	Suðurfjarðavegur	Loka gati milli vegriða.	Verk unnið skv. áætlun.	**461**

96-11/96-12/97-02	Vegamót Suðurfjarðavegar og Breiðdalsvíkurvegar	Lengja ræsi og laga fláa.	Lengt ræsi við mót vega 96 og 97 við Drangalæk og gengið frá fláum.	**1.937**
98-01	Djúpavogsvegur	Hraðahindrandi aðgerðir.	Gerð var upplyft, hellulögð hraðahindrun við innkomuna í Djúpavog.	**1.872**
99-01	Hafnarvegur við Höfn	Fylla í skurð.	Verk unnið skv. áætlun en kostnaður fellur á árið 2016.	**0**
592	Þjónustustöð Fellabæ, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir.	Lagfæringar á umhverfi vegar við vegamót Seyðisfjarðarvegar og Borgarfjarðarvegar, ræsi lengd, mokað ofan í skurði og vegfláar lagaðir.	**1.497**
593	Þjónustustöð Reyðarfirði	Ýmsar aðgerðir.	Þverrendur málaðar á yfirborð vega til að minna á hraðalækkun.	**81**
594	Þjónustustöð Höfn, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar aðgerðir.	Lagfæringar á umhverfi vegar í Lóni við Skiphóla, grjót fleygað og grafið og vegrásir lagaðar.	**1.319**
	Hönnun öryggisaðgerða á Austursvæði			**4.099**
	Stjórnun, umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á Austursvæði			**5.407**

Samtals áfallinn kostnaður á Austursvæði 2015: **61.603**

Viðauki V. Hvíldarsvæði við þjóðvegi og undirgöng fyrir búfé

Uppgjör fyrir árið 2015

Verkefni umferðaröryggisáætlunar: Undirgöng fyrir búfé og hvíldarsvæði við þjóðvegi

Uppgjör fyrir 2015.

Vegkafli	Staður	Áætlun	Aðgerðir 2015	Kostnaður í lok árs 2015 (þús. kr.)
848-01	Mývatnssveitarvegur við Skútustaði	Setja niður búfjárgöng við Skútustaði	Búfjárgöng sett niður eins og áætlað var.	5.708
	Samtals áfallinn kostnaður 2015:			**5.708**

Viðauki VI. Skýrslur Grundaskóla um grunnskólafræðslu

Fjárhagslegt uppgjör á umferðarfræðslu í Grundaskóla 2015

Sundurliðun kostnaðar vegna móðurskóla í umferðarfræðslu árið 2015 er áætluð þessi. Fjárframlag Samgöngustofu fyrir verkefnið gerði ráð fyrir 4,0 milljónum króna í stað 6,0 milljóna árið á undan. Því var ljóst að starfsárið 2015 yrði mjög erfitt rekstrarlega því fyrri ár hafa öll endað nærri uppgjöri eða nálægt 6 milljónum að meðaltali. Uppgjör nú miðast við að kostnaður vegna umferðarverkefnis 2015 sé **6.419.029** kr.
Niðurstöðutölur fyrir verkefnið 2015 eru eftirfarandi:

Kostnaðarliðir	Áætlun 2015	Kostnaður 2015
Mánaðarlaun 2015 • Úthringingar/símavinna • Undirbúningur ferða,funda,fyrirlestra • Heimsóknir í skóla • Efnisöflun fyrir vef/lestur • Ráðgjöf/samstarf • Annað tengt fundum o.fl.	-	**4.155.658-**
Aðstöðugjöld í Grundaskóla vegna verkefnis • Tölvukostnaður • Ljósritun • Pósturburðargjöld • Símakostnaður • Mótt. gesta, kaffikostn. o.fl. • Aðstöðugjöld (12500 pr. mán)	-	**1000.000-** 475.000 120.000 85.000 100.000 70.000 150.000
Ferðakostnaður • Gisting/flug • Bílaleiga • Aksturskostnaður, göng o.fl.	-	**263,371-**
Verktakavinna greidd vegna umferðarverkefnis	-	**1.000.000-**

Kostnaður alls vegna móðurskólaverkefnis 2015:	**4.000.000**	**6.419.029**

Grundaskóli
Akranesi

Ársskýrsla Grundaskóla, móðurskóla í umferðarfræðslu 2015

Hildur Karen Aðalsteinsdóttir

Efnisyfirlit

Í STUTTU MÁLI 75

1 KYNNINGAR 76

1.1 SAMSKIPTI VIÐ STARFSMENN OG SKÓLASTJÓRNENDUR 76
1.2 SKÓLAHEIMSÓKNIR 76
1.3 MENNTAVÍSINDASVIÐ HÍ 77
1.4 SKÓLASTJÓRAFÉLAG REYKJANES 77

2 RÁÐSTEFNUR OG FUNDIR 77

3 ENDURHÖNNUN VEFSINS UMFERD.IS 79

3.1 UMFERÐARSÁTTMÁLINN 79
3.2 UMFERÐARSKILTI, SPIL OG FLEIRA TENGT UMFERÐARKENNSLU 80
3.3 HJÁLMAGJAFIR FYRIR 1. BEKK Á VESTURLANDI 80
3.4 LOKADAGUR HJÓLAFÆRNI FOSSVOGSSKÓLA OG FJÖLSKYLDU- OG HÚSDÝRAGARÐSINS 81

4 KENNSLUÁÆTLUN UMFERÐARFRÆÐSLU 81

5 HJÓLADAGAR 82

6 VIÐ GETUM HAFT ÁHRIF ! 83

6.1 UMFERÐARÖRYGGISÁÆTLUN AKRANESS 84
6.2 ERASMUS 84
6.3 UMFERÐARÖRYGGISÁÆTLUN LEIK- OG GRUNNSKÓLA 85

7 JÓLADAGATALSGETRAUN SAMGÖNGUSTOFU 85

8 ÞEMADAGAR 86

9 VERKEFNI ER TENGJAST UMFERÐARFRÆÐSLU Í GRUNDASKÓLA 87

10 SAMANTEKT 89

Í stuttu máli

Skýrslan gefur yfirlit yfir helstu störf verkefnastjóra móðurskóla í umferðarfræðslu fyrir árið 2015. Árið 2015 var ákveðið að skera niður úthlutun í verkefnið og því var tekið á það ráð að forgangsraða verkefnum í samvinnu við Samgöngustofu fyrir árið og ljóst að ekki náðist að vinna allt sem áhugi og þörf var á.

Auk þeirra verkefna sem dregið hefur verið úr vinnu við þá eru nokkur verkefni sem væri áhugavert að koma með inn í umferðarfræðsluna. Þar má t.d. nefna gerð námsefnis fyrir unglingarstig um undirbúning fyrir ökunám þar sem tengd er saman umferðarfræðsla og undirbúningur þeirra fyrir ökunámið. Einnig væri æskilegt að koma á meira samstarfi við þá háskóla sem mennta kennara, HÍ og HA því þar náum við eyrum ungu kennaranna og kveikjum áhuga og vitund á málefninu.

Til að fá nýjar hugmyndir og kynnast nýjum leiðum væri einnig áhugavert að kynna sér hvað nágrannalönd okkar eru að gera í þessum efnum og reyna að sækja okkur styrk í Comuniusarverkefni eða Erasmus. Þá væri hægt að heimsækja þá sem eru fremstir í þessum efnum og jafnvel fá aðra í heimsókn hingað til að kynna það góða starf og árangur sem hefur náðst á Íslandi.

Að síðustu mætti hvetja rithöfunda til að búa til efni tengt umferð eða þýða góða bók á íslensku um umferðarefni.

Það er ljóst að samdráttur í fjarveitingum til umferðarfræðslu grunnskólabarna hefur bein áhrif á magn þeirrar fræðslu sem hægt er að veita. Grundaskóli, móðurskóli í umferðarfræðslu hefur þó að leiðarljósi að draga ekki úr gæðum starfsins og hér á eftir er tæpt á því helsta sem gert var á árinu 2015.

1 Kynningar

Framhald var á kynningum verkefnastjóra í grunnskólum landsins ásamt því að Menntavísindasvið HÍ var heimsótt. Á kynningunum eru kynntar hugmyndir að verkefnum fyrir umferðarfræðslu í 1. – 10. bekk. Verkefnin eru mjög fjölbreytt og er þar leitast við að samþætta sem flestar námsgreinar við umferðarfræðslu. Einnig er efni af vef okkar umferd.is fléttað inn í kynninguna.

1.1 Samskipti við starfsmenn og skólastjórnendur

Verkefnastjóri sendir nokkuð reglulega tölvupóst á skólastjórnendur þar sem oft eru tilbúin bréf sem þeir geta sent áfram á foreldra nemenda sinna. Þar er um að ræða almenna fræðslu, s.s. áminningar um að sjást vel í myrkri, öryggi barna í bíl, hjálmanotkun, tillitssemi, umferðarmenningu í kringum skólasvæði, kynning á verkefnum sem gerð hafa verið o.fl. Verkefnastjóri reynir einnig að setja nokkuð reglulega inn efni er tengist umferðarfræðslu á Facebook-síðuna Umferðarvefurinn sem við höldum úti:
https://www.facebook.com/umferd?fref=ts

1.2 Skólaheimsóknir

Þann 7. apríl fór verkefnastjóri kynningarferð á Austurland og Austfirði. Heimsóttir voru Egilsstaðaskóli, Hallormsstaðarskóli og Vopnafjarðarskóli. Einnig voru Grunnskóli Reyðarfjarðar, Grunnskólinn á Eskifirði og Nesskóli á Neskaupstað heimsóttir. Verkefnastjóri heimsótti Laugagerðisskóla og Grunnskóla Snæfellsbæjar á Lýsuhóli á leið sinni með kynningu í Grunnskóla Grundarfjarðar. Einnig var kynning fyrir starfsfólk Brekkubæjarskóla á Akranesi. Við fáum nokkuð reglulega heimsóknir hingað í Grundaskóla frá starfsfólki annarra grunnskóla. Það er þó misjafnt hvort um heimsókn er að ræða þar sem fólk vill ganga um og skoða hvað við erum að gera og hvernig við gerum það eða hvort að við erum með formlega kynningu á skólanum og sérverkefnum fyrir gestina. Við komum hins vegar verkefninu um móðurskóla alltaf að. Tveir skólar sem heimsóttu okkur á haustmánuðum fengu þó ítarlegri kynningu á verkefninu en það voru Salaskóli og Síðuskóli á Akureyri.

1.3 Menntavísindasvið HÍ

Þann 24. febrúar var verkefnastjóri með kynningu á hugmyndum og verkefnum fyrir umferðarfræðslu í 1. – 10. bekk fyrir nema á öðru misseri á Menntavísindasviði HÍ. Um var að ræða nema í áfanganum *Nám og kennsla á yngsta stigi og læsi*, *Nám og kennsla á miðstigi og læsi* og svo *Nám og kennsla á unglingastigi og læsi*. Kynningin var vel sótt og var hún einnig tekin upp fyrir fjarnema. Það er mjög mikilvægt að fá að vera árlega með erindi fyrir stúdenta á Menntavísindasviði HÍ og mun verkefnastjóri vinna að því áfram.

1.4 Skólastjórafélag Reykjanes

Þann 30. janúar komu skólastjórnendur frá Suðurnesjum, Garðabæ, Kópavogi, Hafnarfirði, Mosfellsbæ og Seltjarnarnesi í heimsókn í Grundaskóla. Alls voru þetta um 50 manns sem vildu kynna sér starf skólans ásamt þjónustu hans sem móðurskóla í umferðarfræðslu. Verkefnastjóri kynnti fyrir þeim þá þjónustu sem stendur öllum grunnskólum til boða frá móðurskólanum ásamt því að sýna þeim endurgerða heimasíðu umferd.is sem var í vinnslu á þessum tíma. Einnig var farið yfir helstu verkefni í umferðarfræðslu Grundaskóla í 1. – 10. bekk.

2 Ráðstefnur og fundir

Verkefnastjóri sótti umferðarþing þann 19. febrúar og var það vel sótt. Helsta áhersla umferðarþings að þessu sinni var á umferðaröryggi og umferðarslys og afleiðingar þeirra.

Sama dag var samgönguþing haldið í Hörpu og sótti verkefnastjóri það einnig. Þar var ný samgönguáætlun 2015 – 2026 helsta umræðuefnið og í tengslum við hana var brugðið upp áhugaverðum framtíðarpælingum um þróun umferðar á Íslandi.

Nánar má lesa um umferðarþing og samgönguþing á eftirfarandi slóð:

http://www.samgongustofa.is/um/frettir/almennar/Vel-heppnud-umferdar-%E2%80%93-og-samgonguthing-ad-baki

Verkefnastjóri sótti einnig ráðstefnu í byrjun skólaárs 2015 um heilsueflandi grunnskóla. Ráðstefnan var haldin í Hafnarfirði og var hún mjög vel sótt. Verkefninu Heilsueflandi grunnskóli er stýrt af Embætti landlæknis og bjóða þeir upp á slíka ráðstefnu árlega þar sem erindi af ólíkum toga er tengjast verkefninu eru kynnt. Verkefnastjóri nýtti að sjálfsögðu tækifærið til að kynna móðurskóla í umferðarfræðslu fyrir nokkrum ráðstefnugestum og langar að athuga hvort að það sé möguleiki að fá að vera með erindi á ráðstefnu um heilsueflandi grunnskóla á næsta skólaári og tengja þar saman heilsueflingu og umferðarfræðslu.

Verkefnastjóri sótti Kennaraþing Vesturlands í september og fékk þar tækifæri til að kynna vefinn umferd.is en þingið var vel sótt og voru fundarmenn mjög áhugsamir um verkefnið. Var verkefnastjóri einnig með bás á staðnum og gat m.a. komið á framfæri því efni sem við höfum upp á að bjóða ásamt mörgu öðru er tengist umferðarfræðslunni.

Verkefnastjóri sótti viðburð í Fjölbrautaskóla Vesturlands sem haldinn var 5. október en þangað voru komin Kolbrún Guðný Þorsteinsdóttir frá Samgöngustofu og forsvarsmenn „Sjentilmannaklúbbsins“. Kolbrún tók fyrir umferðarmenningu en Sjentilmannaklúbburinn var að kynna efni er tengist ölvunarakstri en þeir fengu styrk úr minningarsjóði Lovísu Hrundar, sem var nemandi við FVA en lést á apríl 2013 er ölvaður ökumaður ók í veg fyrir hana. Sjentilmannaklúbburinn nýtti styrkinn m.a. til að kaupa Fatal Vision ölvunargleraugu sem líkja eftir því þegar fólk er ölvað. Markmiðið var að gera nemendum grein fyrir því hvað þeir hafa litla stjórn á eigin hreyfingum og mati á umhverfi eftir að hafa drukkið áfengi. Verkefnastjóri fékk að prufa gleraugun og hlustaði á erindin. Gott að fá tækifæri til að sjá hvaða efni er farið í er kemur að umferðarfræðslu í framhaldsskólum.

3 Endurhönnun vefsins umferd.is

Í samvinnu við starfsmenn Samgöngustofu og Hugsmiðjuna var áfram unnið að endurhönnun umferðarvefsins umferd.is. Vefurinn var opnaður við hátíðlega athöfn í Lágafellsskóla þann 9. september. Innanríkisráðherra Ólöf Nordal opnaði vefinn en Hildur Karen Aðalsteinsdóttir,

verkefnastjóri móðurskóla í umferðarfræðslu aðstoðaði hana við það. Mikill tími hefur farið í verkefnið en þeim tíma hefur verið mjög vel varið og mun sú vinna halda áfram þó svo að vefurinn hafi verið opnaður. Verkefnastjóri ásamt Kolbrúnu Guðný Þorsteinsdóttur hjá Samgöngustofu hittust nokkuð reglulega á haustmánuðum og unnu sameiginlega að verkefnum tengdum vefnum. Nauðsynlegt er að halda þeirri vinnu áfram og halda verkefnum við sem þar eru ásamt því að bæta við nýjum hugmyndum og verkefnum.

3.1 Umferðarsáttmálinn

Nokkrir nemendur úr 9. bekk í Grundaskóla tóku að sér að túlka umferðarsáttmálann í máli og myndum. Verkefnastjóri var nemendum innan handar við gerð myndbanda sem öll tengjast umferðarsáttmálanum. Afrakstur þeirra vinnu má finna á þessari síðu:

https://www.youtube.com/user/Grundaskoli/videos

Myndböndin verða einnig aðgengileg á heimasíðunni www.umferd.is.

3.2 Umferðarskilti, spil og fleira tengt umferðarkennslu

Nokkrar fyrirspurnir hafa komið á borð verkefnastjóra um það hvar sé hægt að kaupa góð spil og einnig laus umferðarskilti. Verkefnastjóri hitti starfsmann ABC Ísey heildverslunnar og kynnti sér hvað þeir hafa upp á að bjóða varðandi spil er tengjast umferðarfræðslu og umferðarskilti til notkunar í umferðarfræðslu fyrir grunnskólabörn. Einnig hefur verkefnastjóri haft samband við fleiri heildverslanir eins og Á. Óskarsson og A4. Næst er að fara á fund með starfsmönnum Menntamálastofnunar og mun það verða gert á næstunni eftir sameiningu Námsgagnastofnunar og Námsmatsstofnunar.

Grundaskóli fór þá leið fyrir nokkrum árum að bjóða upp á það verkefni í valkennslu á unglingastig að nemendur smíðuðu umferðarskilti fyrir skólann. Þau skilti eru mikið notuð bæði til að stjórna umferð um skólann en einnig á hjóladögum og við fleiri tilefni. Verkefnastjóri vinnur að því að taka saman myndir, teikningar og útfærslu á því verkefni og hefur nú þegar kynnt það fyrir þeim sem hafa lagt inn fyrirspurn um umferðarskiltin.

3.3 Hjálmagjafir fyrir 1. bekk á Vesturlandi

Verkefnastjóri aðstoðaði Kiwanismenn 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 eggið og hjálmurinn“, hvað getur gerst ef maður notar ekki hjálm. Skólar sem voru heimsóttir tengt þessu voru Brekkubæjarskóli, Grundaskóli, Heiðarskóli í Leirársveit og Grunnskólinn í Borgarnesi. Í heimsóknum sem þessum er ferðin nýtt vel og tækifærið notað til að kynna fyrir starfsfólki hvað móðurskóli í umferðarfræðslu hefur upp á að bjóða. Það var að sjálfsögðu gert í þessum heimsóknum.

3.4 Lokadagur hjólafærni Fossvogsskóla og Fjölskyldu- og húsdýragarðsins

Hjólafærni, Fossvogsskóli og Fjölskyldu- og húsdýragarðurinn fengu styrk úr Sprotasjóði til að fara í þróunarverkefnið „Lautarferð í Laugardalinn“. Vikuna fyrir 28. maí unnu nemendur og starfsfólk að hinum ýmsu verkefnum sem tengjast hjólafærni. Forsvarsmenn verkefnisins óskuðu eftir hugmyndum að verkefnum frá verkefnastjóra og varð hann að sjálfsögðu við þeirri beiðni. Því var gaman að fá að taka þátt í lokadeginum með þeim í Fjölskyldu- og húsdýragarðinum þann 28. maí.

4 Kennsluáætlun umferðarfræðslu

Lokið var við gerð kennsluáætlunar í umferðarfræðslu og hún yfirlesin af hópi kennara sem kenna í 1. – 10. bekk. Kennsluáætlunin var síðan send á skólastjórnendur allra grunnskóla í landinu og þeir hvattir til að senda hana áfram á starfsmenn sína, nýta hana og gera hana að sinni. Kennsluáætlunin er þannig uppbyggð að fyrst er áhersla á umferðarfræðslu og öryggi. Þá eru tekin saman helstu verkefni er tengjast umferðarfæðslu í Grundaskóla og áherslur á ákveðin þemaverkefni og fleira. Þar á eftir er hin eiginlega kennsluáætlun sem er skipt niður eftir skólastigum, yngsta stig, miðstig og unglingastig. Skipulag áætluninnar er þó eins á öllum stigum, fyrst er farið yfir yfirmarkmið, áhersluþætti og helstu viðfangsefni, hugmyndir að námsefni, samstarf við utanaðkomandi aðila og að lokum námsmat og hæfni. Kennsluáætlunina er einnig að finna á heimasíðunni umferd.is.

Viðfangsefni umferðarfræðslu:
http://www.umferd.is/kennarar/namsefni-fyrir-yngsta-stig/kennsluaaetlun/vidfangsefni-umferdarfraedslu/

Kennsluáætlun fyrir yngsta stig:
http://www.umferd.is/kennarar/namsefni-fyrir-yngsta-stig/kennsluaaetlun/

Kennsluáætlun fyrir miðstig:
http://www.umferd.is/kennarar/namsefni-fyrir-midstig/kennsluaaetlun/

Kennsluáætlun fyrir unglingastig:
http://www.umferd.is/kennarar/namsefni-fyrir-elsta-stig/kennsluaaetlun/

5 Hjóladagar

Nokkur árleg verkefni eru að festa sig í sessi hjá okkur og er eitt þeirra hjóladagar að vori. Grundaskóli hefur valið að vinna þetta verkefni í samvinnu við íþróttakennara ásamt nemendum 8. – 10. bekkjar. Hjólaþema er í eina viku á vori í stað íþróttatíma. Dagana fyrir hjóladagana vinna nemendur ólík verkefni er tengjast hjólafærni og umferðarfræðslu. Upplýsingar um verkefnið og leiðbeiningar um framkvæmd er að finna á umferd.is

http://www.umferd.is/kennarar/namsefni-fyrir-yngsta-stig/verkefni/hjoladagar/

Þá sendi verkefnastjóri upplýsingar um framkvæmd hjóladaga á alla skólastjórnendur í apríl þar sem kennarar eru hvattir til að vinna að umferðartengdum verkefnum og boðið var upp á að fá sendan verkefnapakka er tengist þemanu.

Í kjölfar þessa verkefnis tókum við upp myndband með „dróna“ þannig að þeir sem vilja framkvæma verkefnið eiga auðveldara með að setja sig inn í það.

Myndbandið má finna á þessari slóð:
https://www.youtube.com/watch?v=twQLKKFbRRY

Þá reynum við einnig að tengja verkefnið að hjóla Hvalfjörðinn með nemendum unglingadeildar við hjólavikuna hjá okkur. Að þessu sinni viðraði ekki vel þann dag sem við stefndum á að fara og var þeirri ferð því frestað til haustsins og hjóluðum við í blíðskaparveðri einn föstudag í september með góðri þátttöku nemenda. Fyrir slíka ferð er að sjálfsögðu mikil og góð fræðsla um hjól og hvernig við högum okkur á hjólum í umferðinni.

6 Við getum haft áhrif !

Eitt af hlutverkum verkefnastjóra er að fara í heimsóknir í aðra grunnskóla og skoða hvort eitthvað megi betur fara í aðkomu og umferðarmenningu í kringum skólasvæðið. Þar sem við í Grundaskóla viljum vera til fyrirmyndar í þessum efnum sem öðrum þá skoðum við reglulega hjá okkur hvort það sé eitthvað sem við getum gert betur í þessum málum. Í því sambandi unnum við ásamt foreldrum og starfsmönnum Akraneskaupstaðar í því að fá aðgengi nemenda okkar að íþróttamannvirkjum að Jaðarsbökkum bætt. Í sumar var því

gengið frá framkvæmdum á gönguleið milli Grundaskóla og íþróttamannvirkja á Jaðarsbökkum þannig að nemendur eiga að geta gengið eftir öruggari og tryggari gönguleið þegar þeir fara í eða úr sundi eða leikfimi. Áður þurftu nemendur að ganga yfir bílastæði en vegna mikils umferðarþunga skapaðist oft hætta á þeim kafla. Nú hefur Akraneskaupstaður látið leggja göngustíg yfir bílaplanið þannig að umferð gangandi vegfarenda er algjörlega aðskilin bílaumferð og miklu öruggari en áður var og. Er hér dæmi um gott samstarf milli skóla, foreldra og starfsmanna sveitarfélagsins.

Það er mikilvægt að við sem móðurskóli séum öðrum skólum til fyrirmyndar og miðlum því sem við höfum gert og komið áleiðis í umferðarmálum til annarra.

6.1 Umferðaröryggisáætlun Akraness

Vinna við gerð umferðaröryggisáætlunar Akraneskaupstaðar hófst í mars 2015 og var verkefnastjóra boðið að taka þátt í þeirri vinnu. Mikilvægt þykir að kalla eftir hugmyndum og skoðunum bæjarbúa í vinnu sem þessari. Því sendi verkefnastjóri póst á alla leikskóla, foreldra og starfsfólk beggja grunnskóla bæjarins ásamt stjórnendur Fjölbrautaskóla Vesturlands á Akranesi. Þar var kallað eftir áliti og hugmyndum þeirra um það sem betur mætti fara í umferðaröryggismálum í bænum. Vinna við gerð umferðaröryggisáætlunar Akraness mun halda áfram næstu mánuðina og mun verkefnastjóri vinna áfram að því að koma að sjónarmiðum varðandi umferðaröryggimál, sérstaklega í kringum leik-, grunn- og framhaldsskóla. Þessi vinna mun síðan nýtast verkefnastjóra til að vera betur í stakk búinn til að aðstoða aðra grunnskóla er þeir fara í slíkt vinnu með sínum sveitarfélögum.

6.2 Erasmus

Fulltrúar Grundaskóla hafa á síðustu misserum og árum kynnt sér stöðu umferðarfræðslu í öðrum löndum. Í þessu sambandi hafa kennarar skólans verið í sambandi við fjölmarga erlenda skóla eða stofnanir og miðlað upplýsingum. Í stuttu máli má segja að Ísland fari fyrir þessum málaflokki og önnur lönd standast okkur ekki snúning ef svo má að orði komast. Það er gaman að segja frá því að móðurskólastarf í umferðarfræðslu vekur athygli og áhuga fjölmargra aðila. Fjölmargar fyrirspurnir hafa borist til Grundaskóla í framhaldinu um formlegt samstarf um umferðarfræðslu í skólum. Þessum fyrirspurnum fjölgaði mjög eftir að fulltrúar skólans kynntu starf skólans á sviði umferðarfræðslu á vettvangi evrópskra skólastjórnenda (http://www.esha.org/).

6.3 Umferðaröryggisáætlun leik- og grunnskóla

Verkefnastjóri kom að gerð umferðaröryggisáætlunar fyrir leik- og grunnskóla ásamt Kolbrúnu Guðnýju Þorsteinsdóttur hjá Samgöngustofu. Að sjálfsögðu var þetta efni kynnt og sent á alla leik- og grunnskóla í landinu.

Gerð umferðaröryggisáætlunar fyrir leik – og grunnskóla er mikilvægur liður í því að skipuleggja umferðarfræðslu og aðgerðir með það að meginmarkmiði að umhverfi skólans sé sem öruggast. Bæði fyrir nemendur og starfsfólk en einnig til að fyllsta öryggis sé gætt í ferðum á vegum skólans.

Umferðaröryggisáætlunina má finna á þessari síðu:
http://www.umferd.is/oryggi/umferdaroryggisaaetlun-skola/

Einnig bjuggum við til gátlista sem finna má á þessari síðu:
http://www.umferd.is/oryggi/umferdaroryggisaaetlun-skola/gatlisti-fyrir-umferdaroryggisaaetlun/

7 Jóladagatalsgetraun Samgöngustofu

Verkefnastjóri aðstoðaði starfmenn Samgöngustofu við undirbúning verkefnisins og einnig við kynningu á getrauninni. Sendir voru nokkrir hvatningapóstar ásamt því að keypt var auglýsing á Facebooksíðu umferðarvefjarins til að kynna verkefnið.

8 Þemadagar

Göngum í skólann 2015 - Þemaverkefnið Umferð og hreyfing, aukum virkan ferðamáta

Þemadagar tengdir umferð og hreyfingu í tengslum við „Göngum í skólann“ er orðin árviss viðburður hjá okkur. Við nýtum tækifærið og vinnum verkefni ýmist þvert á árganga eða stig. Við leggjum 3-4 daga í verkefnið og er það mjög misjafnt hve mikill tími fer í það á degi hverjum. Lokapunktur verkefnisins var síðan sameiginleg ganga allra nemenda og starfsmanna 8. október. Þá pöruðum við saman eldri nemendur með þeim yngri þar sem við höfðum verið með mikla samvinnu milli stiga í hinum ýmsu þemaverkefnum tengdum verkefninu vikurnar á undan og var þetta flottur endapunktur á þeirri vinnu. Á þessari slóð má sjá myndskeið frá göngunni:

https://www.youtube.com/watch?v=P7NsRE_uzvs

Að þessu sinni ákváðum við að tengja verkefnið um Gullskóinn inn í þemadagana okkar í kringum „Göngum í skólann“. Verkefnið gengur út á það að tekið er saman í ákveðin tíma með hvaða hætti nemendur koma í skólann. Gangandi, hjólandi, með strætó eða á einkabíl. Sá árgangur sem kemur oftast á tímabilinu í skólann með því að nýta sér virkan ferðamáta fær Gullskóinn til varðveislu í eitt ár. Gullskórinn var síðan afhentur við hátíðlega athöfn á sameiginlegum samsöng allra nemenda í íþróttahúsinu.

Sjá frétt um Gullskóinn á heimasíðu skólans:
http://www.grundaskoli.is/2015/10/14/gullskorinn-2015/#more-1243

9 Verkefni er tengjast umferðarfræðslu í Grundaskóla

Mikilvægt er fyrir okkur að ganga á undan með góðu fordæmi fyrir aðra grunnskóla með áherslu á ólík verkefni er tengjast umferðarfræðslunni sem við getum svo kynnt fyrir öðrum starfsmönnum grunnskóla. Flest þessara verkefna eru árstíðartengd, unnin í þemavinnu, samþætt við aðrar námsgreinar og eru mörg þeirra að festa sig í sessi hjá okkur og orðin fastur liður í skólastarfinu.

- Skólinn bauð starfsmönnum að kaupa endurskinsvesti á kostnaðarverði. Mjög margir starfsmenn nýttu sér þetta tilboð en notkun þeirra gefur góð skilaboð út í samfélagið og einnig læra börnin frekar það sem gert er í stað þess sem sagt er.

- Nemendur 10. bekkjar stóðu áfram vaktina í gangbrautavörslu við fjórar gangbrautir við skólann, á þeim tíma sem nemendur koma í skólann. Mikilvægt forvarnarstarf og samfélagslegt verkefni sem nemendur sinna af stakri prýði.

- Styttri og lengri hjólaferðir voru farnar á vegum skólans.

- Hjóladagar að vori. „Heildstætt“ þema þar sem allir nemendur tóku þátt, sjá nánar hér að ofan í *5. Hjóladagar*. Hluti af fræðslunni fyrir vordagana að þessu sinni var þannig að einn nemandi af miðstigi, sem varð fyrir því óhappi að falla af hjóli á leið í skólann í sterkri vindhviðu, fór á milli allra bekkja á yngsta- og miðstigi og sagði frá reynslu sinni. Hann var sem betur fer með hjálm sem brotnaði í fallinu en bjargaði honum einnig frá því að slasast alvarlega. Nemandinn tók hjálminn með sér á þessar kynningar ásamt einum stafsmanni skólans. Miklar og góðar umræður urðu svo í kjölfar erindis hans.

- Á yngsta stigi er áhersla á Byrjendalæsi og unnu nemendur 1. bekkjar að þessu sinni stórt verkefni er tengist Byrjendalæsi með bókina um „Egil og Garp“. Tveir starfsmenn Grundaskóla hafa búið til kennslupakka tengdan þessari bók og er megin áherslan á umferðarfræðslu. Einnig var unnið verkefni um Bæinn minn í 3. bekk þar sem unnið er með söguaðferðina. Nemendur í 2. bekk gera árlega svokallaða „endurskinskarla“ þar sem þeir hanna og búa til sitt eigið endurskinsmerki. Nemendur 4. bekkjar unnu með fræðslumyndbönd og gerð plakata.

- Áherslan á miðstigi á vormisseri var á reiðhjól. Farið var yfir öryggisbúnað sem á að vera á reiðhjólum sem og mikilvægi hjálmanotkunar. Farið var í styttri og lengri hjólaferðir, aðstaða til hjólaiðkunar könnuð og gerð úttekt á því sem betur má fara varðandi hjólreiðar í kringum skólabygginguna. Einnig var farið yfir hættur í umferðinni fyrir þá sem nota hjólið allt árið um kring og hvað sé hægt að gera til að hjóla öruggt allt árið.

- Áherslan á umferðarmálin á unglingastiginu var áframhaldandi verkefni sem byrjað var að vinna með nemendum 1. og 2. bekkjar á haustönn. En það gekk út á það að eldri nemendur komu nokkrum sinnum á tímabilinu og buðu yngri nemendum með sér í „umferðargöngu“. Þá gengu yngri og eldri nemendur saman um nánasta umhverfi skólans og fóru yfir hvað helstu umferðarskilti þýða, hvernig á að ganga yfir götu, hvernig á að nota gangbrautaljósin yfir í íþróttamannvirki frá skólanum og margt fleira. Nemendum á unglingastigi stóð til boða að fara á hjólafærni námskeið þar sem þeir lærðu m.a. að gera við hjólin sín, stilla hnakk og stýri, vinna með gátlista varðandi ástand hjóla ásamt því að gera við sprungið dekk.

- Hvalfjörðurinn var hjólaður með nemendum og áhugasömum starfsmönnum og foreldrum. Þetta verkefni er í boði á hverju ári og hefur það mælst vel fyrir.

- Margir starfsmenn velja að koma hjólandi til vinnu og var því var leitað tilboða hjá nokkrum verslunum sem selja hjólahjálma og þær upplýsingar senda á alla starfmenn Grundaskóla. Það var úr að margir nýttu þetta tækifæri og eru nú algjörlega til fyrirmyndar hvað varðar hjálmanotkun við hjólreiðar.

10 Samantekt

Í byrjun árs var lagt af stað með áhersluatriði starfsins á árinu 2015, en vegna niðurskurðar þurfti að forgangsraða verkefnum og hætta við önnur. Það sem hefur náðst af þessum atriðum er formleg opnun vefsins umferd.is en þar hafa öll notendaskil verið bætt til muna, efni aukið og aðgengi að því gert einfaldara.

Þá hefur stór hluti þeirra skóla sem óskað hafa eftir kynningu hafa verið heimsóttir auk þess sem nærliggjandi skólar hafa einnig fengið að njóta góðs af. Þessar heimsóknir munu vonandi halda áfram.

Síðasta áhersluatriðið sem náðst hefur er kynning á nýrri kennsluáætlun fyrir skólastjórnendum.

Það sem einnig stendur uppúr er hin mikla fræðsla sem hefur tekist að sinna í takt við aukna notkun reiðhjóla til og frá skóla. Þar má nefna Hjóladag, Hjólafærni og afhendingu reiðhjólahjálma frá Kiwanis. Allt skemmtileg og þörf verkefni sem hafa aðeins eitt að markmiði, þ.e. að fækka slysum og auka umferðaröryggi. Einnig má nefna aðkomu nemenda og verkefnastjóra að breytingum á umhverfi fyrir gangandi og hjólandi vefarendur á Akranesi en við þá vinnu hefur skapast mikil reynsla sem verkefnastjóri er tilbúinn að miðla annað, sé þess óskað.

Akranesi 18/02 2016

Virðingarfyllst,
Hildur Karen Aðalsteinsdóttir
Verkefnastjóri umferðarfræðslu