

# Framkvæmd Umferðaröryggisáætlunar

Ársskýrsla 2011



desember 2012



<b>INNGANGUR</b> .....	<b>3</b>
<b>1. UMFERÐARÖRYGGISRÁÐ</b> .....	<b>3</b>
<b>2. SAMRÁÐSHÓPUR UMFERÐARÖRYGGISÁÆTLUNAR</b> .....	<b>3</b>
<b>3. FJÁRHAGSÁÆTLUN</b> .....	<b>4</b>
<b>4. AÐGERÐIR OG VERKEFNI Á ÁRINU 2011: VEGFARENDUR</b> .....	<b>5</b>
4.1. EFTIRLIT LÖGREGLU OG VINNSLA ÚR LÖGGÆSLUMYNDAVÉLUM.....	5
<i>Sérstakt hraðæftirlit lögreglu</i> .....	5
4.2. SJÁLFVIRKT HRAÐÆFTIRLIT .....	8
4.3. ÁRÓÐUR .....	10
<i>Framleiðsla auglýsinga</i> .....	10
<i>Birting auglýsinga</i> .....	10
<i>Árangur aðgerða gegn hraðakstri</i> .....	10
<i>Ölvunarakstur: Staðan í dag</i> .....	12
4.4. SAMSKIPTAVEFIR OG NÝIR MIÐLAR.....	12
4.5. FRÆÐSLA Í SKÓLUM .....	13
<i>Fræðsla í grunnskólum</i> .....	13
4.6. FRÆÐSLA TIL ERLENDRA ÖKUMANNA.....	14
4.7. FRAMLEIÐSLA OG BIRTING FRÆDSLUEFNIS .....	15
<i>Framleiðsla fræðslumynda: Hálkumyndir</i> .....	15
<i>Birting fræðslumynda Umferðarstofu í sjónvarpi</i> .....	15
<b>5. AÐGERÐIR OG VERKEFNI Á ÁRINU 2011: VEGAKERFI</b> .....	<b>16</b>
5.1. EYÐING SVARTBLETTA, LAGFÆRINGAR Á UMhverfi VEGA OG UPPSETNING VEGRIÐA .....	16
5.2. UNDIRGÖNG FYRIR BÚFÉ OG HVÍLDARSVÆÐI VIÐ ÞJÓÐVEGI .....	16
5.3. ÝMIS VERKEFNI .....	17
<i>Gögn frá Aðstoð og Öryggi</i> .....	17
<i>EuroRAP verkefnið</i> .....	17
<i>Bíltæknirannsóknir</i> .....	17
<i>Myndbönd frá EuroRAP</i> .....	17
<i>Umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á vegum</i> .....	17
<i>Prentun ársskýrslu um framkvæmd umferðaröryggisáætlunar 2010</i> .....	17
<b>6. AÐGERÐIR OG VERKEFNI Á ÁRINU 2011: STEFNUMÓTUN, RANNSÓKNIR OG LÖGGJÖF</b> .....	<b>18</b>
6.1. KÖNNUN Á AKSTURSHÉGDUN ALMENNINGS .....	18
6.2. UMFERÐARKÖNNUN .....	19
6.3. ÖNNUR VERKEFNI .....	20
<i>Útreikningur á kostnaði við umferðarslys</i> .....	20
<b>7. VERKEFNI ÁN SÉRSTAKRAR FJÁRVEITINGAR</b> .....	<b>21</b>
7.1. FRÆDSLUPERKEFNI FYRIR FRAMHALDSSKÓLA .....	21
7.2. ALÞJÓÐLEGT SAMSTARF .....	22
<b>VIÐAUKI I. EFTIRLIT MEÐ HRAÐAKSTRI</b> .....	<b>24</b>
<b>VIÐAUKI II. SJÁLFVIRKT UMFERÐAREFTIRLIT</b> .....	<b>44</b>
<b>VIÐAUKI III. LYKILSTÆRÐIR ÚR SLYSASKRÁ UMFERÐARSTOFU</b> .....	<b>56</b>
<b>VIÐAUKI IV. EYÐING SVARTBLETTA, LAGFÆRINGAR Á UMhverfi VEGA OG UPPSETNING VEGRIÐA</b> .....	<b>59</b>
<b>VIÐAUKI V. HVÍLDARSVÆÐI OG UNDIRGÖNG FYRIR BÚFÉ</b> .....	<b>67</b>
<b>VIÐAUKI VI. SKÝRSLUR UM GRUNNSKÓLAFRÆÐSLU</b> .....	<b>69</b>
FJÁRHAGSLEGT UPPGIÖR GRUNDASKÓLA.....	70
STARFIÐ Í GRUNDASKÓLA .....	71

*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 nýrra laga um samgönguáætlun nr. 33/2008 var gerð samgönguáætlun fyrir árin 2011-2014 og hún samþykkt á Alþingi á vorþingi árið 2012. Einnig var á því sama þingi samþykkt samgönguáætlun til tólf ára, 2011-2022, en í henni var að finna fyrstu umferðaröryggisáætlunina til tólf ára.

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

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

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

## 1. Umferðaröryggisráð

Sérstakt umferðaröryggisráð, sem ætlað er að vinna að framgangi umferðaröryggisáætlunar tók til starfa árið 2005. Árið 2011 sátu í umferðaröryggisráði Ragnhildur Hjaltadóttir, ráðuneytisstjóri í innanríkisráðuneytinu, og formaður ráðsins, Dagný Jónsdóttir forstjóri Umferðarstofu, Hreinn Haraldsson vegamálastjóri og Haraldur Johannessen ríkislögreglustjóri.

## 2. Samráðshópur umferðaröryggisáætlunar

Samráðshópur um framkvæmd umferðaröryggisáætlunar var skipaður 2005. Hlutverk samráðshópsins er að gera starfs- og framkvæmdaáætlun á grundvelli umferðaröryggisáætlunar, samkvæmt ályktun Alþingis. Samráðshópurinn skipaðu árið 2011: Birna Hreiðarsdóttir lögfræðingur í innanríkisráðuneytinu og formaður samráðshópsins, Gunnar Geir Gunnarsson framkvæmdastjóri umferðaröryggissviðs Umferðarstofu, Auður Þóra Árnadóttir forstöðumaður umferðardeildar hjá Vegagerðinni og Jónína Sigurðardóttir aðstoðaryfirlögregluþjónn hjá embætti ríkislögreglustjóra.

### 3. Fjárhagsáætlun

*Tafla 1. Áætlun um tekjur og gjöld.*

<b>Tekjur 2011</b>	<b>millj. kr.</b>	<b>Gjöld 2011</b>	<b>millj. kr.</b>
Frá vegaáætlun	350,0	Vegfarendur	106,7
Umferðaröryggisgjald	0	Vegakerfið	237,3
Sérstök fjárv. til umferðaröryggismála	0	Ökutæki	0
Ónýttar fjárheimildir Umferðarstofu	0	Stefnumótun, rannsóknir og löggjöf	6,0
<b>Til ráðstöfunar alls:</b>	<b>350,0</b>	<b>Samtals gjöld:</b>	<b>350,0</b>

*Tafla 2. Kostnaður við einstök verkefni*

<b>Heiti verkefnis</b>		<b>Áætlun millj. kr</b>	<b>Rauntölur millj. kr</b>
<i>Vegfarendur</i>			
4.1	Eftirlit lögreglu og vinnsla úr löggæslumyndavélum	47,0	45,2
4.2	Sjálfvirkt hraðaeftirlit	23,0	24,8
4.3	Áróður	20,0	20,7
4.4	Samskiptavefir og nýir miðlar	1,5	1,1
4.5	Fræðsla í skólum	5,5	5,5
4.6	Fræðsla til erlendra ökumanna	2,0	1,9
4.7	Framleiðsla og birting fræðsluefnis	7,7	7,7
<i>Vegakerfi</i>			
5.1	Eyðing svartbletta, umhverfi vega og vegrið	210,0	189,4
5.2	Undirgöng fyrir búfé og hvíldarsvæði við þjóðvegi	10,0	9,3
5.3	Ýmis verkefni	17,3	13,2
<i>Stefnumótun, rannsóknir og löggjöf</i>			
6.1	Könnun á aksturshegðun almennings	2,5	2,0
6.2	Umferðarkönnun	0,5	0,5
6.3	Önnur verkefni	3,0	3,2
<b>Kostnaður alls</b>		<b>350,0</b>	<b>324,5</b>

## 4. Aðgerðir og verkefni á árinu 2011: Vegfarendur

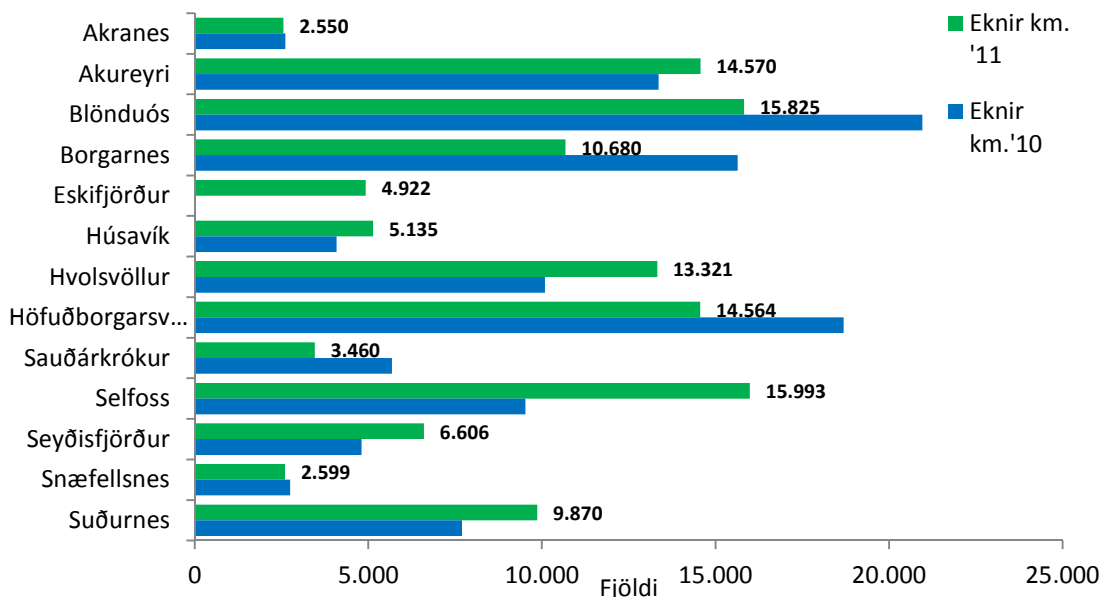
Í þessum flokki eru verkefni sem miða að því að bæta æskilega hegðun og viðhorf hjá öikumönnum og öðrum vegfarendum. Um er að ræða eftirlit lögreglu, sjálfvirkt eftirlit sem og fræðslu- og áróðursverkefni Umferðarstofu.

### 4.1. Eftirlit lögreglu og vinnsla úr löggæslumyndavélum

#### Sérstakt hraðaeftirlit lögreglu

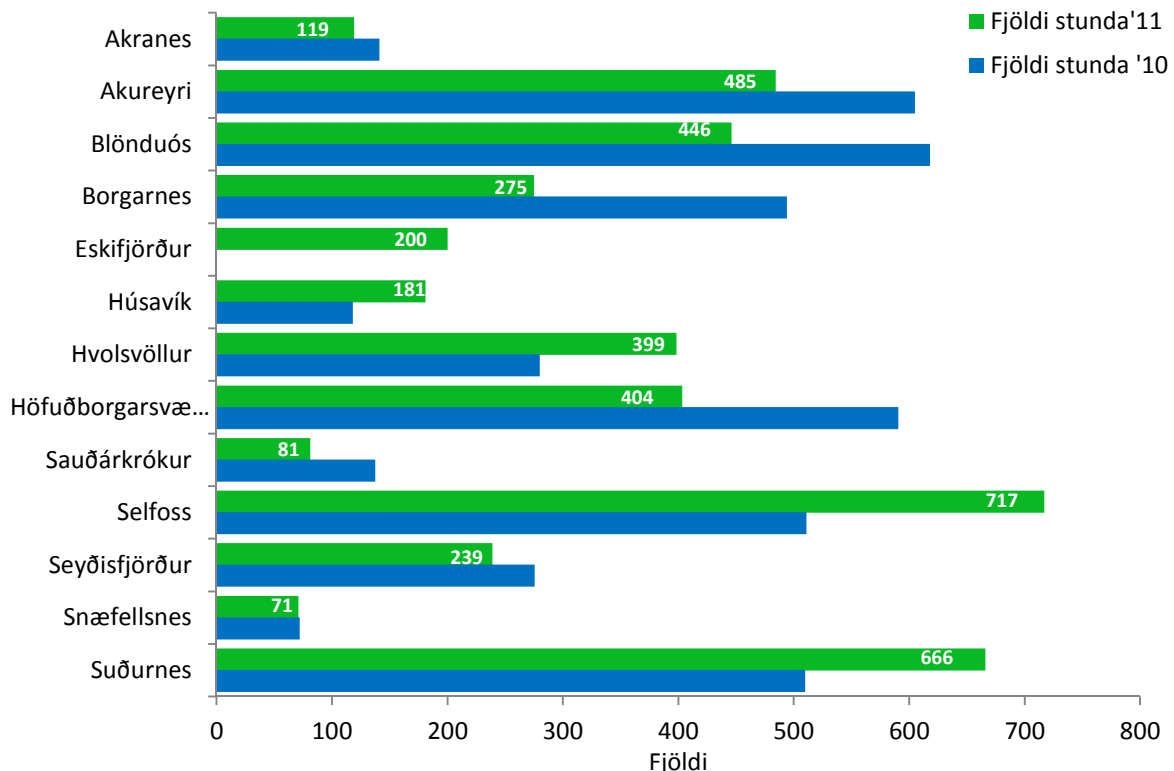
Sumarið 2011 var framkvæmt sérstakt hraðaeftirlit sem lögregluembætti landsins tóku þátt í en alls voru það 13 embætti sem framkvæmdu eftirlitið. Eftirlitið hófst í júní og stóð fram í ágúst. Á þessu tímabili voru vinnustundir vegna eftirlitsins 4.282 klukkustundir og eknir voru 120.095 km. Fjöldi hraðakstursbrota var 1.616 en heildarfjöldi brota var 2.104 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 réttindaleyssi. Samanburður milli árána 2010 og 2011 miðast við þrjá mánuði.

Lögreglan á Selfossi ók mest á meðan á eftirlitinu stóð eða 15.993 km. Þar á eftir var lögreglan á Blönduósi með 15.825 km akstur og lögreglan á Akureyri ók 14.570 km. Minnstur var aksturinn hjá embætti Akraness eða 2.550 km (mynd 1). Á árinu 2011 voru eknir 120.095 km en á árinu 2010 115.895 km, þetta jafngildir 3,6% aukningu í akstri milli ára.



Mynd 1. Fjöldi ekinna kílómetra vegna hraðaeftirlits árin 2010 og 2011.

Í heildina var eftirlitinu sinnt í 4.282 klukkustundir. Lögreglan á Selfossi eyddi flestum vinnustundum í eftirlitið eða 717 en þar á eftir var það lögreglan á Suðurnesjum með 666 vinnustundir. Lögreglan á Snæfellsnesi eyddi minnstum tíma í eftirlitið eða 71 vinnustundum og lögreglan á Sauðárkróki 81 (mynd 2). Heildarfjöldi vinnustunda minnkaði um 1,6% frá árinu 2010 til ársins 2011.



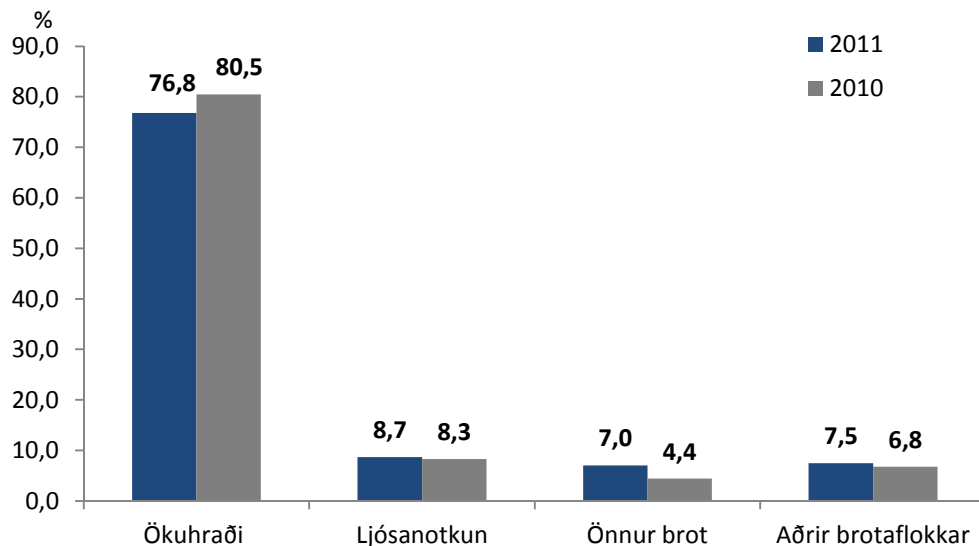
Mynd 2. Fjöldi vinnustunda lögreglu vegna hraðaeftirlits árin 2010 og 2011.

Í töflu 3 má sjá hlutfall hvers embættis af heildarfjölda brota í nokkrum brotaflokkum. Þar má sjá að hlutfallslega voru flest hraðakstursbrot skráð hjá lögreglunni á Blönduósi (17,5%) en næstflest hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu (14%). Af þeim tilvikum þar sem ökuskírteini var ekki meðferðis voru tæp 44% skráð hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu og flest tilvik varðandi brot á reglum um ljósanotkun voru skráð hjá lögreglunni á Akureyri, rúm 90%. Enn fremur voru flest tilvik um ölvunarakstur einnig skráð hjá því embætti eða um 33%. Notkun bílbelta var helst ábótavant í umdæmi lögreglunnar á höfuðborgarsvæðinu, rúm 29%, og sama gildir um brot sem falla undir flokkinn „önnur brot“ eða um 41%, en þar undir falla m.a. brot er varða réttindaleysi, vanrækslu á skoðun og svo framvegis.

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

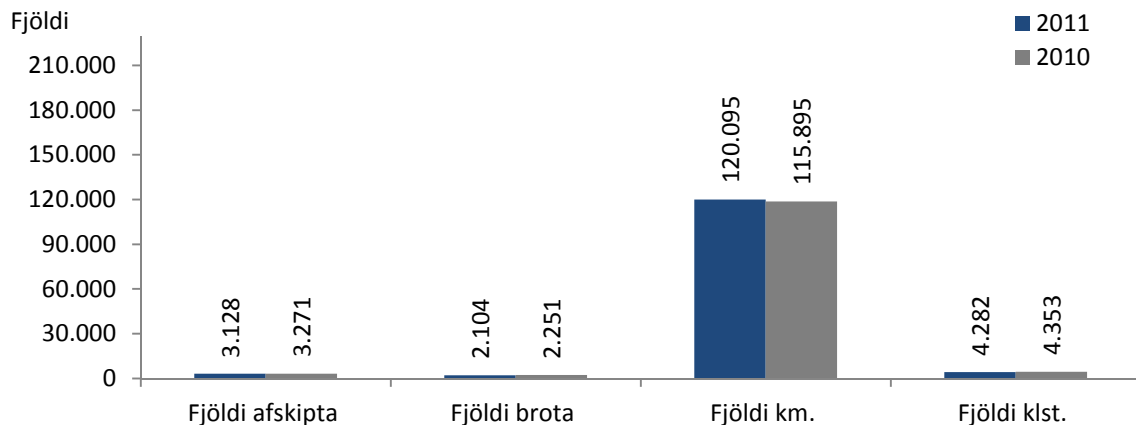
	Ökuhraði	Bílbelti ekki notuð	Ljósanotkun	Ölvun við akstur	Önnur brot	Ökuskírteini vantar
Akranes	1,6	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0
Akureyri	9,4	2,4	90,2	33,3	28,0	17,4
Blönduós	17,5	17,1	0,5	0,0	0,7	8,7
Borgarnes	4,5	0,0	0,0	25,0	6,8	2,2
Eskifjörður	6,3	0,0	0,0	0,0	1,3	4,3
Húsavík	3,7	4,8	0,5	8,3	0,0	0,0
Hvolsvöllur	12,4	19,5	0,5	0,0	0,0	17,4
Höfuðb.svæðið	14,0	29,3	7,1	8,3	41,3	43,5
Sauðárkrókur	4,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Selfoss	9,3	7,3	0,0	16,7	18,7	0,0
Seyðisfjörður	6,8	0,0	0,5	0,0	0,7	6,5
Snæfellsnes	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Suðurnes	6,6	19,5	0,0	8,3	1,3	0,0
<b>Samtals %</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Í hraðaeftirlitinu árið 2011 voru hraðakstursbrot tæp 77% allra brota. Brot vegna ljósanotkunar voru tæp 9% og brot sem falla undir önnur brot voru 7%. Samanlagt var hlutfall annarra tegunda brotaflokkanna 7,5%. Á mynd 3 má sjá að hraðakstursbrotum fækkaði frá 2010 til 2011. Á árinu 2010 var hlutfall hraðakstursbrota um 80% en um 77% árið 2011. Hlutfall ljósanotkunar var svipað og árið á undan en önnur brot og brot sem féllu undir „aðrir brotaflokkar“ voru hlutfallslega fleiri árið 2011 (mynd 3).



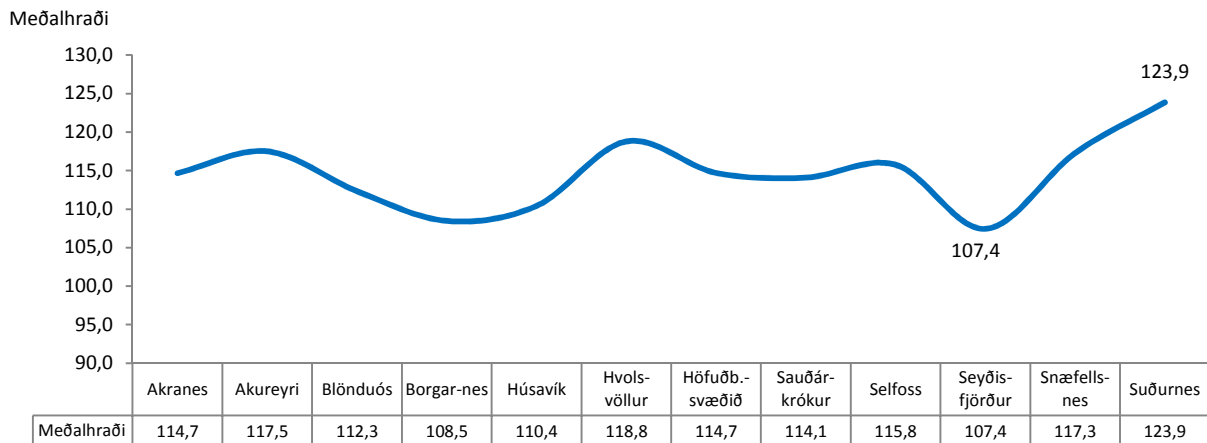
Mynd 3. Hlutfallsleg skipting brota af heildarfjölda árin 2010 og 2011.

Þegar horft er til samanburðar milli árána 2011 og 2010 má sjá að fjöldi afskipta hefur minnkað lítillega en árið 2011 var fjöldi afskipta 3.128 en árið á undan 3.271. Þá skráði lögreglan örlítið færri brot á árinu 2011 en árið 2010 og fjöldi vinnustunda minnkaði einnig lítillega. Akstur var meiri árið 2011 borið saman við árið á undan (mynd 4).



Mynd 4. Fjöldi afskipta, brota, ekinna kílómetra og vinnustunda í hraðaeftirliti árin 2010 og 2011.

Meðalhraði ökumanna sem voru stöðvaðir í eftirlitinu 2011 var allt frá 107,4 km/klst. hjá lögreglunni á Seyðisfirði upp í 123,9 km/klst. hjá lögreglunni á Suðurnesjum. Er þá reiknaður út meðalhraði miðað við niðurstöðu hraðamælingar þá mánuði sem viðkomandi embætti sinnti eftirlitinu. Hér er miðað við hraðamælingar mánuðina júní, júlí og ágúst þar sem að hámarkshraði var 90 km/klst.



Mynd 5. Meðalhraði í hraðaeftirliti árið 2011 greindur eftir embættum.

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

ÁÆTLUN	33.000.000,-
RAUN	31.191.117,-

#### Úrvinnsla gagna úr sjálfvirkum löggæslumyndavélum

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

ÁÆTLUN	14.000.000,-
RAUN	14.000.000,-

#### 4.2. Sjálfvirkt hraðaeftirlit

Á árinu 2011 var lokið við gerð tveggja nýrra mælistaða fyrir sjálfvirkt hraðaeftirlit, þ.e. á Hringvegi á Kjalarnesi og voru þeir tilbúnir til notkunar í byrjun sumars. Jafnframt var unnið að því að koma nýjum myndavélum í Bolungarvíkurgöngum og Héðinsfjarðargöngum í gagnið. Í Bolungarvíkurgöngum eru tvær myndavélar en fjórir myndavéla-kassar en þrjár myndavélar og sex kassar í Héðinsfjarðargöngum. Myndavélar í Bolungarvíkurgöngum og Héðinsfjarðargöngum voru teknar í notkun í nóvember 2011 en stofnkostnaður vegna þessara nýju véla var greiddur af viðkomandi jarðgöngum. Sama á við um rekstrarkostnað að verulegu leyti.

Mælistaðir fyrir sjálfvirkt hraðaeftirlit eru því orðnir 24 en myndavélnar eru 15. Á Hringvegi milli Hveragerðis og Selfoss eru tveir mælistaðir, tveir á Hringvegi á Kjalarnesi, tveir í Hvalfjarðargöngum, tveir á Hringvegi í Hvalfjarðarsveit, tveir á Garðaskagavegi, tveir á Sandgerðisvegi, tveir í Fáskrúðsfjarðargöngum, fjórir í Bolungarvíkurgöngum og sex í Héðinsfjarðargöngum.

Samhliða gerð nýrra mælistaða sá Vegagerðin um rekstur þeirra myndavéla sem fyrir voru. M.a. þurfti að endurnýja svokallaðar myndavéla-línur við mælistaðina. Vegagerðin sér jafnframt um að senda búnaðinn í kvörðun með reglulegu millibili eftir því sem við á. Árið



2011 var greiddur kostnaður vegna kvörðunar á 9 hraðamyndavélum. Auk þess urðu þjár vélar fyrir skemmdum en gert hefur verið við þær og kostnaður greiddur.

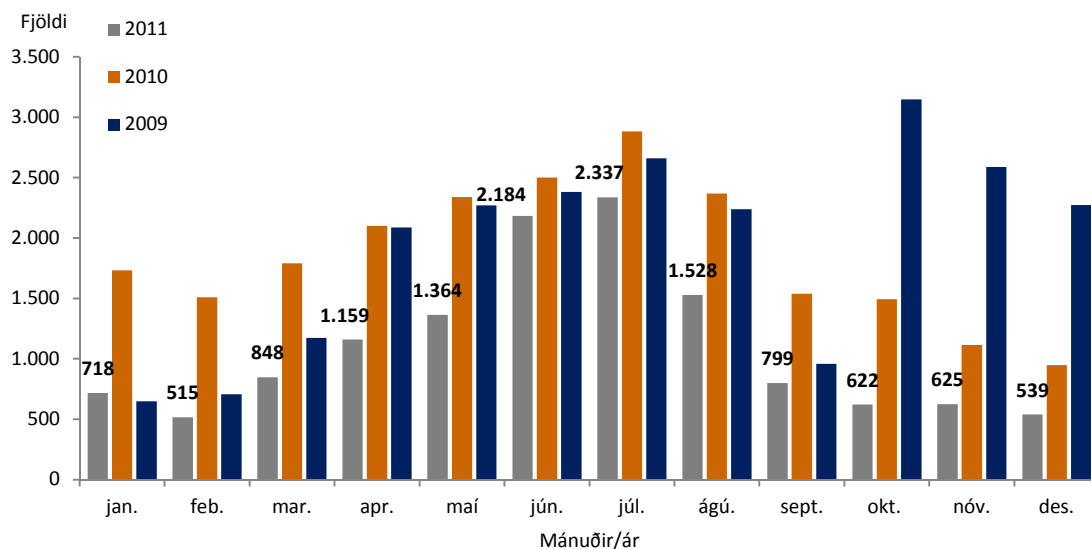
Skráð voru 13.238 brot á árinu 2011, sem eru töluvert færri brot en árið á undan en þá voru brotin 22.322. Þetta nemur tæplega 41% fækkun milli ára. Að meðaltali eru hraðakstursbrot 36 á dag allt árið. Brotin sem framin voru í desember 2010 en skráð í janúar 2011 voru 102, eða tæplega 8% af heildarfjölda. Þessi háttur er hafður á svo að brot sem framin voru rétt fyrir áramótin en skráð í lögregluferfið eftir áramótin falli ekki út úr talningum.

Tafla 4. Fjöldi skráðra hraðakstursbrota með sjálfvirkum myndavélum

Ár	Fjöldi brota	Fjöldi brota á dag
2007	6.872	19
2008	16.125	44
2009	23.134	63
2010	22.322	61
2011	13.238	36

Á mynd 6 sést dreifing brotanna á árunum 2009 til 2011 eftir mánuðum. Líkt og árið áður voru flest brot á árinu 2011 skráð í júní og júlí. Fæst brot voru skráð í febrúar og er það breyting frá árinu áður. Þá breytingu sem varð á fjölda hraðakstursbrota í september, október og nóvember á árinu 2011 má rekja til bilana, viðhalds og kvörðunar á myndavélabúnaði. Það útskýrir m.a. þessa fækkun en á þessum þremur mánuðum sem þær voru virkar skráðu þær einungis um 2.000 brot.

Þegar borinn er saman fjöldi hraðakstursbrota eftir mánuðum á árunum 2010 og 2011 má sjá að þeim hefur fækkað. Mest var fækkunin í febrúar. Nokkurt samræmi er á milli fjölda brota í júní og júlí milli áranna 2010 og 2011.



Mynd 6. Fjöldi hraðakstursbrota sem stafrænar hraðamyndavélar skráðu árin 2009-2011, greindur eftir mánuðum.

Nánar má sjá um sjálfvirkt hraðaeftirlit í Viðauka II.

ÁÆTLUN	23.000.000,-
RAUN	24.775.083,-

### 4.3. Áróður

#### Framleiðsla auglýsinga

Ein ný auglýsing var framleidd árið 2011. Er þar um að ræða auglýsingu sem kallast Angels. Í auglýsingunni sjást englar á vegum og í kringum umferð og fær áhorfandinn á tilfinninguna að þarna séu á ferðinni sálir manna og kvenna sem látist hafa í umferðinni. Tilgangur auglýsingarinnar er að minna á að banaslys eru meira en tölur á skilti í Svínahrauni; að um sé að ræða alvöru fólk sem átti sína drauma og væntingar auk þess sem það lifir áfram í minningum sorgmæddra vina og ættingja. Í bakgrunni hljómar lagið I Think of Angels eftir KK sem Ellen Kristjánsdóttir, systir hans, syngur en lagið var samið í minningu systur þeirra sem lést í umferðarslysi. Auglýsingin hlaut Lúðurinn, íslensku auglýsingaverðlaunin, í flokki almannaheillauglýsinga.



ÁÆTLUN	7.000.000,-
RAUN	7.862.569,-

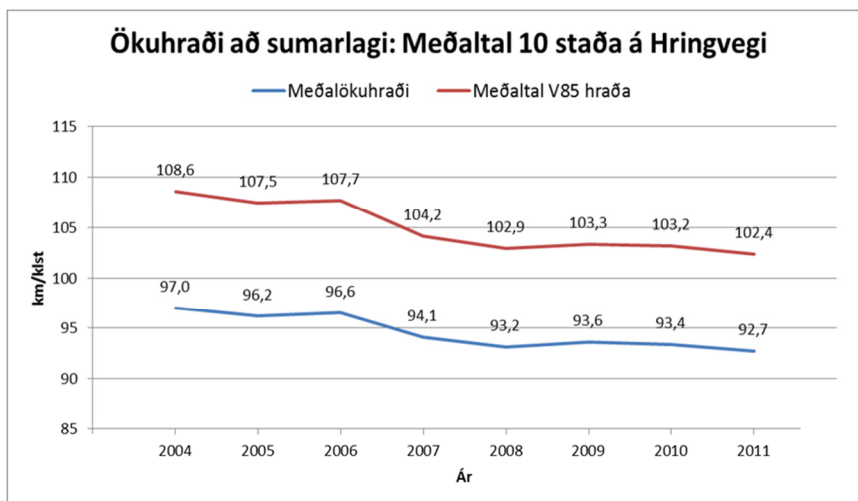
#### Birting auglýsinga

Auglýsing Umferðarstofu, Angels, sem var framleidd á árinu var birt í sjónvarpi auk þess sem nokkrar auglýsingar birtust í prentmiðlum. Á íþróttastöðvum 365 miðla var auglýsingin Fyrirmynd sýnd en sú auglýsing sýnir orðljótan krakka sem lærir af föður sínum í umferðinni. Tilgangur auglýsingarinnar er að fá fólk til þess að sýna gott fordæmi í umferðinni. Í þeim tilgangi að sporna við ölvunarakstri voru sýndar auglýsingarnar Bara einn... sem sýna aðstæður þar sem við sættum okkur ekki við vínklas (þó aðeins eitt sé), t.d. inni í kennslustofu, í höndum tannlæknis og í höndum flugumferðarstjóra og spyrjum fólk hvers vegna því finnst þetta ekki í lagi en finnst hins vegar í lagi að aka eftir eitt glas. Einnig var sýnd auglýsingin 30 sem minnir á hámarkshraða í íbúahverfum (30 km/klst).

ÁÆTLUN	13.000.000,-
RAUN	12.827.069,-

#### Árangur aðgerða gegn hraðakstri

Á mynd 7 eru upplýsingar um þróun umferðarhraða að sumarlagi á 10 stöðum á Hringveginum, á tímabilinu 2004-2011, skv. umferðargreinum Vegagerðarinnar, en hraðinn hefur verið mældur á sambærilegan hátt frá árinu 2004.



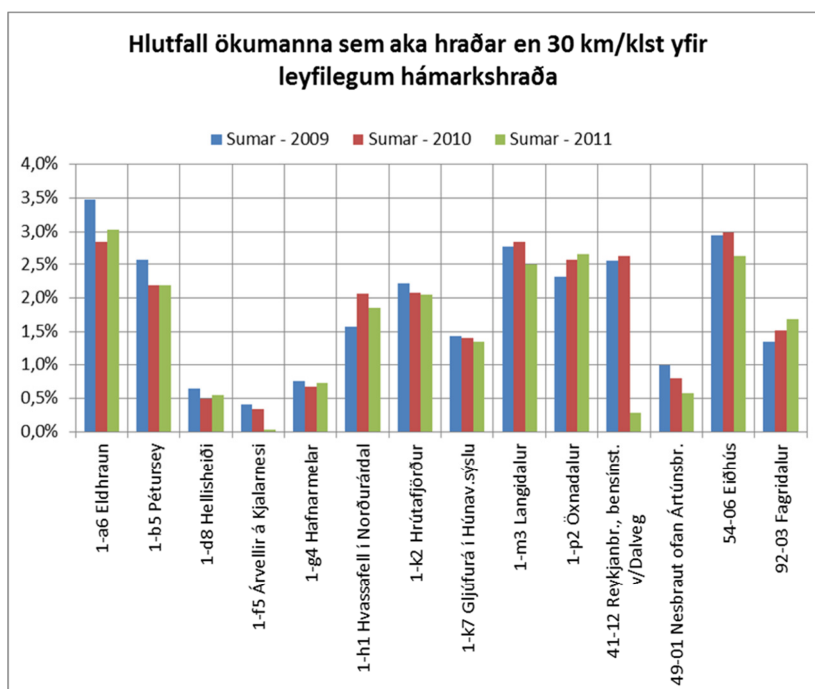
Mynd 7. Meðaltal ökuhraða að sumarlagi á 10 stöðum á Hringvegi

Ökuhraði á Hringveginum árið 2011, bæði meðalhraði og  $v_{85}$  (þ.e. sá hraði sem 15% ökumanna fara yfir), lækkaði frá árinu 2010. Meðalökuhraðinn lækkaði um 0,7 km/klst, fór úr 93,4 km/klst í 92,7 km/klst.  $v_{85}$  hraðinn, þ.e. sá hraði sem 85% ökumanna halda sig innan við, þ.e.a.s. 15% ökumanna aka hraðar, lækkaði einnig frá árinu 2010, fór úr 103,2 km/klst í 102,4 km/klst.

Einn mælistaður á Hringvegi sker sig úr hvað varðar lækkun meðalhraða frá fyrra ári, þ.e. Hringvegur við Árvelli á Kjalarnesi. Þar lækkaði meðalhraði að sumarlagi um 4,8 km/klst á milli árana 2010 og 2011. Hraðamyndavél var tekin í notkun á þessum stað árið 2011. Á þremur af mælistöðunum 10 á Hringvegi hækkaði meðalhraðinn örlítið frá fyrra ári, þ.e. í Eldhrauni, á Hellisheiði og í Öxnadal.

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

Á mynd 8 er sýnt hvernig það hlutfall ökumanna sem aka hraðar en 30 km/klst yfir leyfilegum hámarkshraða breytist á völdum mælistöðum á milli árana 2009 og 2011. Ath. að mikil lækkun þessa hlutfalls á Reykjanesbraut við Dalveg skýrist af því að þar var leyfilegur hámarkshraði hækkaður úr 70 km/klst í 80 km/klst haustið 2010.



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

## Ölvunarakstur: Staðan í dag

Árið 2011 létust þrjár af völdum ölvunar- eða fíkniefnaaksturs auk þess sem 7 slösuðust alvarlega vegna ölvunar eða notkun 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
2007	4	15	27%	12	195	6%
2008	2	12	17%	28	200	14%
2009	3	17	18%	16	170	9%
2010	3	8	38%	14	205	7%
2011	3	12	25%	7	154	5%
<b>Meðaltal</b>	<b>3,0</b>	<b>12,8</b>	<b>23%</b>	<b>15,4</b>	<b>184,8</b>	<b>8%</b>

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

### 4.4. Samskiptavefir og nýir miðlar

Á árinu var farið af stað með verkefni á samskiptasíðunni Facebook sem bar nafnið Vertu till!. Verkefnið var unnið í samstarfi við nemendafélög framhaldsskólanna og var samskiptasíðan einkum ætluð þeim. Um var að ræða samkeppni, bæði milli einstaklinga og skóla. Keppt var í fjórum greinum sem allar lutu að umferð og umferðaröryggi; besta myndbandið sem skólafélögin lögðu til, besta slagorðið, besta ljósmyndin og besta krækjan. Þrjár síðustu greinarnar voru allar einstaklingsgreinar en þó söfnuðu einstaklingarnir stigum fyrir skólann sinn í heildarstigakeppni.



Keppt var í fjórum riðlum, átta skólar í hverjum riðli, og fengu því fjórir skólar verðlaun fyrir myndband, fjórir einstaklingar verðlaun fyrir ljósmynd, o.s.frv. Í verðlaun fyrir myndbandið voru 100.000 krónur til viðkomandi skólafélags, fyrir bestu ljósmyndina var Canon EOS myndavél í verðlaun, fyrir besta slagorðið var Ipad í verðlaun og fyrir bestu krækjuna var vegleg gjafakarfa frá Ólgerðinni í verðlaun. Að auki veitti Ólgerðin gjafakörfur í verðlaun fyrir annað og þriðja sætið í hverri keppni.

Mjög var misjafnt milli skóla hversu góð þátttakan var. Sum skólafélög gerðu greinilega mikið úr keppninni og bárust margar og góðar tillögur úr þeim skólum á meðan aðrir skólar létu ekkert í sér heyra. Menntaskólinn við Hamrahlíð vann heildarstigakeppnina og var fulltrúum hans ásamt öllum sigurvegurum keppinnar boðið á Bessastaði til verðlaunaafhendingar og þótti sá atburður heppnast mjög vel.

ÁÆTLUN	1.500.000,-
RAUN	1.112.245,-

## 4.5. Fræðsla í skólum

### Fræðsla í grunnskólum

Skólaárið 2010-2011 var sjötta starfsár Grundaskóla sem móðurskóla í umferðarfræðslu. Hefur umferðarfræðsla í skólum á landsvísu tekið miklum stakkaskiptum á þessum tíma. Í upphafi var vart hægt að finna þann skóla á landinu sem sinnti umferðarfræðslu en í lok árs 2011 voru 121 grunnskólar á landinu sem höfðu umferðarfræðslu í sinni skólanámskrá.

Hlutverk Grundaskóla má segja að sé tvíþætt; Annars vegar að gera og safna námsefni og koma því á vefinn [www.umferd.is](http://www.umferd.is) og hins vegar að halda umferðarfræðslunni að grunnskólum landsins, minna á námsefnið og hvetja til notkunar þess.

Fram til ársins 2009 komu fjórir aðrir skólar að verkefninu, hver í sínum landshluta en með niðurskurði síðustu ára hefur verið fallið frá því og Grundaskóli því einn eftir. Einnig hafa framlög til Grundaskóla verið skorin niður og samfara því hefur minna verið hægt að gera í málaflokknum. Áherslur ársins hafa verið minni á námsefnisgerð en meiri í þá átt að kynna það efni sem til er og aðstoða skóla við að halda uppi umferðarfræðslu. Einnig var farið yfir núverandi efni og það uppfært og breytt þar sem þurfa þótti.

Á árinu var lögð áhersla á úthringingar í skóla. Var það gert í margþættum tilgangi; til þess að athuga stöðuna á umferðarfræðslunni, til þess að minna á umferðarfræðsluna og að lokum til þess að aðstoða skóla við að sinna fræðslunni. Einnig var á árinu lögð áhersla á heimsóknir í skóla og kynningar á öðrum vettvangi. Alls var farið í fjörutíu skólaheimsóknir á árinu og voru þá skólar í öllum landshlutum heimsóttir. Að auki var farið í kynningarferðir víðsvegar um land. Heimsóttir voru tveir svæðisfundir Skólastjórafélags Íslands; Að Hamri í Borgarfirði og í Kríunesi í Kópavogi. Kynningarbás var á kennarabíngi í Stykkishólmi. Einnig var farin ferð til Akureyrar og fundað með skólafulltrúa og fulltrúum grunnskólanna á svæðinu og rætt hvernig efla mætti umferðarfræðsluna. Nánar má sjá um starf Grundaskóla í Viðauka VI.

Tafla 6. Slys á börnum 2007-2011

	Látin	Alvarlega slösuð	Lítið slösuð	Samtals
2007	1	11	134	146
2008	0	22	104	126
2009	0	16	110	126
2010	0	22	95	117
2011	2	13	110	125
<b>Meðaltal</b>	<b>0,6</b>	<b>17</b>	<b>111</b>	<b>128</b>

ÁÆTLUN	5.500.000,-
RAUN	5.500.305,-

## 4.6. Fræðsla til erlendra ökumanna

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



Tafla 7. Slys á erlendum ríkisborgurum

	Látnir	Alvarlega slasaðir	Lítið slasaðir	Samtals
2007	3	33	170	206
2008	2	19	155	176
2009	3	26	167	196
2010	1	32	118	151
2011	1	17	182	200
<b>Meðaltal</b>	<b>2,0</b>	<b>25</b>	<b>158</b>	<b>186</b>

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

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

	Slasaðir erlendir ríkisborgarar samtals	Slys með meiðslum sem erlendir ökumenn eiga aðild að	Fjöldi ferðamanna (þúsund)	Slasaðir á hverja 100.000 ferðamenn	Fjöldi innflytjenda (1. jan)	Slasaðir á hverja 1000 innflytjendur
2007	206	157	485	42	22.109	9,3
2008	176	163	502	35	27.240	6,5
2009	196	131	494	40	28.644	6,8
2010	151	118	489	31	26.171	5,8
2011	200	136	566	35	25.693	7,8
<b>Meðaltal</b>	<b>186</b>	<b>141</b>	<b>507</b>	<b>37</b>	<b>25.971</b>	<b>7,2</b>

ÁÆTLUN	2.000.000,-
RAUN	1.900.563,-

## 4.7. Framleiðsla og birting fræðsluefnis

### Framleiðsla fræðslumynda: Hálkumyndir

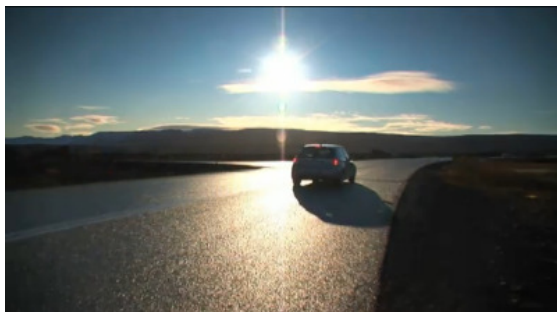
Árið 2011 var ein fræðslumynd framleidd sem nefnist Ísing og háлка. Hún er talsvert löng til birtingar sem uppfylling í sjónvarpi og var henni því skipt upp í tvær myndir sem hvor um sig getur staðið sjálf. Önnur myndin heitir Einkenni háلكu og er upptalning á 6 tegundum háلكu, við hvaða aðstæður þær myndast og hvernig er hægt að greina þær. Hin myndin kallast Að bera kennsl á háلكu og fjallar hún um þá þætti í



veðri og landslagi sem haft geta áhrif á ísingu og háلكu á vegum. Með vitneskju um þessi atriði getur ökumaður borið kennsl á þær aðstæður sem helst geta skapað lúmska háلكu.

ÁÆTLUN	2.700.000,-
RAUN	2.690.187,-

### Birting fræðslumynda Umferðarstofu í sjónvarpi



Árið 2011 var annað árið í röð sem farið var í virkt samstarf við sjónvarpsstöðvarnar RÚV, Stöð 2 og Skjá Einn um birtingu fræðslumynda Umferðarstofu gegn gjaldi. Var þá sjónvarpsstöðvunum greidd ein upphæð fyrir árið og þeim svo falið að nota fræðslumyndir Umferðarstofu sem uppfyllingarefni þar sem pláss var fyrir þær í dagskránni, þó þannig að einhverjar lentu á tímum með mikið áhorf. Myndirnar eru tæplega 40 talsins og eru þær á

bilinu 30 sekúntur til þrjár mínútur. Vel tókst til og fengu myndirnar mikla birtingu og á góðum tímum og má því segja að sjónvarpsstöðvarnar hafi stutt rækilega við bakið á yfirvöldum í því verkefni að auka umferðaröryggi.

ÁÆTLUN	5.000.000,-
RAUN	5.000.484,-

## 5. Aðgerðir og verkefni á árinu 2011: Vegakerfi

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

Á árinu 2011 var unnið að lagfæringum á 61 stað skv. samþykktum verkefnalistum. Vegrið voru sett upp eða lengd á 24 stöðum. Unnið var að bættu öryggi á 16 vegamótum, m.a. með gerð framhjálaupa (þ.e. til að draga úr aftanákeyrslum) og bættum merkingum. Á 12 stöðum var unnið að lagfæringum á öryggissvæði vegar, m.a. með breikkun axla, lagfæringu vegfláa, lengingu ræsa og lokun skurða. Unnið var að bættu öryggi gangandi vegfarenda á þremur stöðum. Hraðaviðvörðunarskilti voru sett upp á tveimur stöðum. Lýsing var bætt á tveimur stöðum, aðvörðunarljós voru sett upp við eina einbreiða brú og stefnuörvar voru settar upp á einum stað.

Jafnframt var unnið að grjóthreinsun vegsvæðis meðfram fjölmörgum vegum s.s. Hringvegi, Ólafsfjarðarvegi, Norðfjarðarvegi, Djúpvegi, Innstrandavegi, og Langanesvegi.

Nákvæmt yfirlit yfir þau verkefni sem unnið var að undir þessum lið árið 2011 má sjá í viðauka IV.

Auk þeirra öryggisaðgerða sem gerð er grein fyrir í þessari skýrslu var unnið að fleiri verkefnum sem fjármögðuð voru af öðrum liðum og tengjast umferðaröryggisáætlun ekki beint. Sett var upp miðjuvegrið á Hringveg frá Víkurvegi að Úlfarsfellsvegi og sett nýtt vegrið við Korpu. Jafnframt var sett upp miðjuvegrið á Reykjanesbraut frá öryggisgátt sunnan Nýbýlavegar að Arnarnesvegi. Einnig var sett upp miðjuvegrið á Nesbraut milli vegamóta við Suðurlandsveg/Vesturlandsveg og Höfðabakka og í hluta Ártúnsbrekku. Hluti kostnaðar við öryggisaðgerðir í Grindavík, í samræmi við umferðaröryggisáætlun sveitarfélagsins, var jafnframt greiddur. Fjármagn til þessara verkefna, sem eru utan umferðaröryggisáætlunar, kom af úthlutun til nýbygginga en almennt eru öryggisaðgerðir fjármagnaðar með viðhaldsfé.

ÁÆTLUN	210.000.000,-
RAUN	189.355.119,-

### 5.2. Undirgöng fyrir búfé og hvíldarsvæði við þjóðvegi

Á Hringvegi við Freysnes var lokið við breikkun á tvennum vegamótum og lögð tvöföld klæðing. Með þessu var aðgengi stórra flutningabíla að hvíldar- og áningarstað bætt.

Sett var búfjarræsi á Laugarvatnsveg við Laugardalshóla. Undirgöng fyrir hross voru gerð á Hringvegi við Sveinsstaði í Vatnsdal.

Sjá nánar í viðauka V.

ÁÆTLUN	10.000.000,-
RAUN	9.316.490,-



### 5.3. Ýmis verkefni

#### Gögn frá Aðstoð og Öryggi

Árið 2011 var gengið frá samkomulagi um að Vegagerðin myndi greiða fyrirtækinu Aðstoð og Öryggi 2,0 milljónir króna fyrir slysaögn fyrirtækisins fyrir árið 2011. Gögnin voru afhent Umferðarstofu.

ÁÆTLUN	2.000.000,-
RAUN	2.000.000,-

#### EuroRAP verkefnið

Greiddur var styrkur til Félags íslenskra bifreiðaeigenda vegna EuroRAPverkefnisins að upphæð 4,0 milljónir.

ÁÆTLUN	4.000.000,-
RAUN	4.000.000,-

#### Bíltæknirannsóknir

Árið 2009 var undirritaður samningur milli Umferðarstofu og Sýslumannsins á Selfossi þar sem fram kom að sett yrði upp bíltæknirannsóknasetur í tengslum við embætti Sýslumannsins á Selfossi. Var gert ráð fyrir að allt að 6 milljónir króna kæmu af umferðaröryggisáætlun til verkefnisins. Árið 2011 voru Sýslumanninum á Selfossi greiddar kr. 1.400.000 vegna þessa verkefnis og er þar um að ræða lokagreiðslu.

ÁÆTLUN	1.400.000,-
RAUN	1.400.000,-

#### Myndbönd frá EuroRAP.

Myndbönd sem tekin eru af vegum við vinnslu EuroRAP verkefnisins nýtast Vegagerðinni á ýmsan hátt.

Vegagerðin greiddi Félagi íslenskra bifreiðaeigenda 2,0 milljónir króna árið 2011 fyrir myndaupptökur það ár.

ÁÆTLUN	2.000.000,-
RAUN	2.000.000,-

#### Umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á vegum.

Vinna við umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á vegum er greidd af umferðaröryggisáætlun. Kostnaður Vegagerðarinnar vegna þessa árið 2011 var 3,7 milljónir króna.

ÁÆTLUN	4.000.000,-
RAUN	3.655.388,-

#### Prentun ársskýrslu um framkvæmd umferðaröryggisáætlunar 2010.

Vegagerðin greiddi fyrir prentun ársskýrslu um framkvæmd umferðaröryggisáætlunar 2010. Kostnaður var kr. 107.597,-.

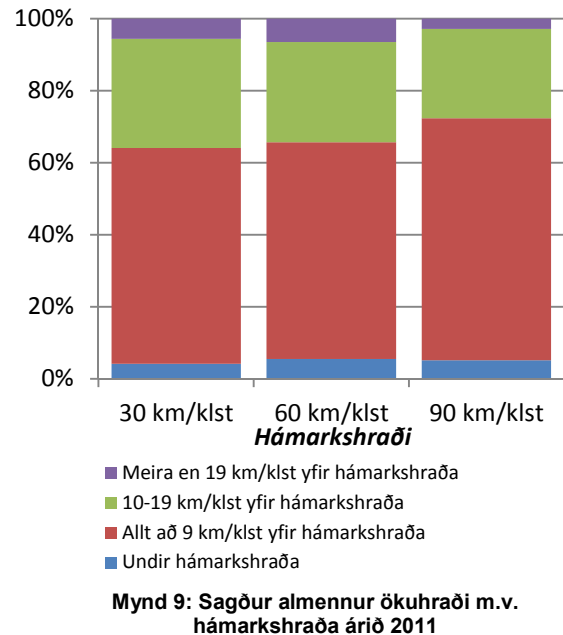
## 6. Aðgerðir og verkefni á árinu 2011: Stefnumótun, rannsóknir og löggjöf

### 6.1. Könnun á aksturshegðun almennings

Í nóvember 2011 framkvæmdi Capacent könnun á aksturshegðun og viðhorfi til umferðar meðal almennings fyrir Umferðarstofu, Vegagerðina og Ríkislögreglustjóra. Sambærileg könnun hefur verið framkvæmd frá árinu 2005 og gefur könnunin mjög góða mynd af núverandi ástandi ásamt þróun á hegðun og viðhorfi fólks til umferðar. Úrtakið var 1500 manns, 18 ára og eldri og var svarhlutfallið 65,3%. Þriðja árið í röð var könnunin aðeins framkvæmd á netinu.

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

Aðeins segjast um 5% Íslendinga halda sig undir hámarkshraða. Um 70% til viðbótar segjast aka innan við 10 km/klst yfir hámarkshraða. Þróunin á ökuhraða er misjöfn eftir því hvaða hámarkshraða er litið til. Í 30 km hverfum virðast fleiri aka á 40 km/klst eða meira árið 2011 en síðustu ár. Á 60 km/klst vegum virðist þróunin vera í hina áttina. Á þeim vegum segjast færri aka á 70 km/klst eða meira árið 2011 heldur en síðustu ár. Á 90 km/klst vegum virðist ökuhraðinn örlítið hærri en árið áður en í sögulegu samhengi er hann samt lágur.



Tafla 9: Sagður almennur ökuhraði m.v. hámarkshraða

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

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

Þeim fjölgar sem segjast aldrei tala í síma undir stýri en einnig þeim sem segjast tala oft í símann við akstur. Bendir það til þess að fólk er meira búíð að gera upp við sig hvort því finnist í lagi eða ekki að tala í símann undir stýri.

Ökumenn innanbæjar hafa síðustu ár sagst í 75-77% tilfella aldrei aka án öryggisbeltis og hefur þessi tala lítið breyst síðustu ár. Hins vegar lítur dæmið öðruvísi út þegar lítið er til beltanotkunar utanbæjar. Árið 2010 sögðust 95,2% aldrei aka utanbæjar án beltis en árið 2011 var þessi tala komin niður í 91,1% og virðist því beltanotkun í dreifbýli vera á leið niður á við og er það mikið áhyggjuefni. Um 87% segjast aldrei vera farþegar í framsæti án beltis, örlítið minna en árið áður en ívið meira en árin þar á undan. Um 72% aðspurðra segjast hins vegar alltaf spenna beltin í aftursæti sem einnig er aðeins minna en árið áður en talsvert meira en árin þar á undan.



Tæplega 70% Íslendinga segjast aldrei aka eftir að fá sér einn áfengan drykk. Það þýðir að rúmlega 30% eiga það til (sjaldan, stundum eða oft) að aka eftir að neyta áfengis.

Aldrei áður (frá því mælingar hófust) hafa jafnmargir sagst eiga það til að aka eftir einn drykk. Hefur þetta hlutfall verið frá 21% upp í rúm 29% árið 2010 og virðist þessi þróun vera nokkuð stöðug í ranga átt.

Þetta árið var spurt hvort viðkomandi hefði þekkt einhvern vel (vin eða ættingja) sem hefði látist í umferðarslysi. 28% svöruðu þeirri spurningu játandi og því ljóst að banaslysin hafa mjög viðtæk áhrif út í samfélagið. Einnig var spurt að þessu sinni hvort reynslusögur fórnarlamba umferðarslysa hefðu áhrif á aksturslag. Um 56% sögðu að slíkar frásagnir hefðu mjög mikil eða frekar mikil áhrif og er það klár hvatning fyrir Umferðarstofu að halda áfram með verkefni sem snúa að slíkum frásögnum.

ÁÆTLUN	2.500.000,-
RAUN	1.991.308,-

## 6.2. Umferðarkönnun

Árið 2011 stóð Umferðarstofa fyrir umferðarkönnun. Umferðarkönnun gengur þannig fyrir sig að fólk sem Umferðarstofa fær til verksins stendur í vegkanti og skráir niður ákveðnar upplýsingar um þau ökutæki sem aka fram hjá. Sú aðferð gefur mjög góða mynd af stöðunni en auðvitað aðeins á þeim tímapunkti sem könnunin er framkvæmd. Því kemur þessi könnun ekki í staðinn fyrir viðhorfskönnunina (sem fjallað er um í kafla 6.1) en bætir upplýsingum við hana. Landsbjörg framkvæmdi könnunina fyrir Umferðarstofu og var sérlega mikil ánægja með þeirra framlag til verksins.

Könnunin var framkvæmd 8.-18. nóvember 2011 í bæjarfélögum vítt og breitt um landið. Um 95% athugana fóru fram í þéttbýli og því er lítið á niðurstöðurnar sem stöðu umferðar í þéttbýli. Alls voru 4124 bílar athugaðir, 1760 á höfuðborgarsvæðinu og 2364 á landsbyggðinni og því er unnt að fá góða mynd af stöðunni á hvoru svæði fyrir sig. Um 2/3

ökumanna voru karlmenn og er það í góðu samræmi við aðrar kannanir sem gerðar hafa verið.

Beltanotkun ökumanna var 80,6% og er það í góðu samræmi við niðurstöður viðhorfskönnunarinnar þar sem fram kom að rúm 76% segjast alltaf spenna beltin innanbæjar og um 13% sögðust stundum gera það. Talsverður munur var á beltanotkun kynjanna þar sem rúm 76% karlmannanna voru spenntir en rúm 89% kvenmanna. Ekki var teljandi munur á beltanotkun á milli landshluta.

Farsímanotkun landsmanna er talsvert áhyggjuefni. Einn af hverjum fimmtán ökumönnum, 6,7%, voru að tala í símann undir stýri án handfrjáls búnaðar. Mikill munur er á farsímanotkuninni eftir landshlutum og aldursflokkum. Á höfuðborgarsvæðinu voru 12% ökumanna, einn af hverjum átta, að tala í símann

**Tafla 10: Hlutfall ökumanna sem talaði í símann við gerð könnunarinnar**

	Höfuðborgarsvæðið	Landsbyggðin	Allt landið
Karlmenn	11,4%	3,1%	6,5%
Konur	12,7%	2,2%	7,0%
Ungir	14,3%	4,4%	9,0%
Miðaldra	12,1%	2,8%	7,0%
Eldri	3,2%	0,5%	1,2%
Allir	12,0%	2,7%	6,7%

undir stýri, en á landsbyggðinni var þetta hlutfall 2,7%. Konur tala meira í símann, 7% á landsvísu en karlar 6,5%. Á höfuðborgarsvæðinu voru 12,7% kvenna að tala í símann undir stýri en 11,4% karla. Ungir ökumenn voru í 9% tilfella með símann upp að eyranu; 14,3% á höfuðborgarsvæðinu og 4,4% á landsbyggðinni. Eldri ökumennirnir voru aðeins í 1,2% tilfella að tala í símann, þar af 0,5% á landsbyggðinni (2 einstaklingar af 437).

ÁÆTLUN	500.000,-
RAUN	500.000,-

### 6.3. Önnur verkefni

#### Útreikningur á kostnaði við umferðarslys

Umferðarstofa fékk Hagfræðistofnun Háskólans til þess að rannsaka hvað umferðarslys kosta þjóðfélagið í raun. Slík úttekt var gerð árið 1996 sem var svo uppreiknuð árið 2006. Í þetta skiptið var þó ekki um vísitöluuppreikning að ræða heldur var farið í saumana á öllum kostnaðarliðum upp á nýtt; bæði veraldlegt tjón einstaklings sem og kostnað samfélagsins (t.d. heilbrigðiskerfisins) en einnig var reynt að leggja mat á erfiðari þætti eins og tap frá vinnu og enn erfiðari þætti eins og andleg áhrif sorgar, missis og skertra lífskjara. Gerð skýrslunnar hefur dregist talsvert vegna umfangs gagna, erfiðleika við að nálgast ákveðin gögn sem og forsendumisskilnings við gerð skýrslunnar. Skýrslunnar er að vænta í kringum áramótin 2012-2013.

ÁÆTLUN	3.000.000,-
RAUN	3.252.000,-

## 7. Verkefni án sérstakrar fjárveitingar

### 7.1. Fræðsluverkefni fyrir framhaldsskóla

Árið 2009 hófst Umferðarstofa handa við að útbúa fræðsluefni fyrir framhaldsskóla. Á því ári voru gerðar þrjár fræðslumyndir og var ein þeirra prufukeyrð í Borgarholtsskóla með góðum árangri. Árið 2010 voru svo þessar þrjár myndir framleiddar (settar á DVD diska) og hafa framhaldsskólarnir nú allir fengið DVD safn með þessum þremur fræðslumyndum ásamt verkefnum þeim tengdum og einum DVD diskum með auglýsingum Umferðarstofu.



Árið 2010 voru einnig framleiddar tvær myndir í viðbót. Önnur þeirra tekur á beltanotkun og hávaða og truflun inni í bifreiðum og hefur sú mynd verið sýnd í 10. bekk grunnskóla og er því ekki hluti af fyrrnefndu DVD safni fyrir framhaldsskóla. Hin er viðtal við föður drengs sem lést í umferðarslysi en sú mynd hefur ekki verið send í skólana heldur hafa fulltrúar Umferðarstofu farið með hana í framhaldsskóla og sýnt hana. Þetta hefur verið gert vegna þess að myndin er sterkari þegar sagt er frá myndinni af þeim sem þekkja til og virðist myndin virka betur þegar ýmis atriði eru útskýrð betur á staðnum. Einnig var það ósk viðmælandans að myndinni yrði ekki dreift heldur aðeins sýnd af starfsfólki Umferðarstofu og myndin því hvergi skilin eftir.

Þessar fimm myndir hafa verið sýndar í skólunum og hafa fengið mjög jákvæðar móttökur og vakið sterk viðbrögð og virðast hafa mikil áhrif á ungmennin. Ein myndin er eins og áður segir í viðtalsformi og ein þeirra fjallar um slys sem varð mjög alvarlegt þrátt fyrir sakleysislegar aðstæður, eingöngu vegna þess að ekki var notað öryggisbelti. Hinar þrjár fjalla allar um banaslys þar sem ungur bílstjóri lifir af en hefur lent í því að verða vini sínum að bana. Myndirnar fjalla þá um slysin og byggjast mikið upp á viðtölum við bílstjórana sem og ættingja þeirra og ættingja þeirra látnu. Óhætt er að segja að þær myndir hafi vakið sterk viðbrögð og miklar tilfinningar.

Árið 2011 fóru fulltrúar Umferðarstofu í fjölmarga framhaldsskóla til þess að kenna efnið og kynna það fyrir kennurum og má segja að tilgangurinn hafi verið að ýta verkefninu úr vör því hugmyndin er svo að framvegis muni kennararnir kenna efnið, að sjálfsögðu með stuðningi frá Umferðarstofu þar sem um hann er beðið. Ekki voru fjármunir á umferðaröryggisáætlun nýttir í verkið heldur var um að ræða launakostnað og ferðakostnað á rekstrarfé Umferðarstofu.

## 7.2. Alþjóðlegt samstarf

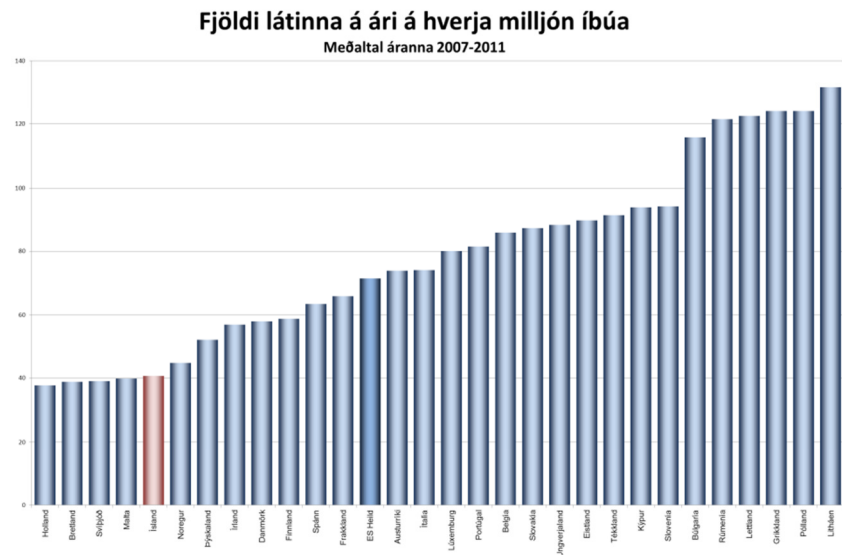
Umferðarstofa, Vegagerðin og embætti ríkislögreglustjóra eiga hver um sig í umfangsmiklu samstarfi við sínar systurstofnanir og þá sérstaklega á Norðurlöndum.

Vegagerðin og Umferðarstofa taka virkan þátt í þeirri undirnefnd NVF sem fjallar um umferðaröryggi en NVF er norrænn samstarfsvettvangur á sviði vegamála. Árið 2011 sóttu fulltrúar Vegagerðarinnar tvo fundi í nefndinni NVF umferðaröryggi. Annar fundanna var haldinn á Íslandi en hinn í Finnlandi. Í tengslum við fundinn í Finnlandi var haldin ráðstefna. Allir fyrirlestrar á ráðstefnunum eru aðgengilegir á heimasíðu NVF:

<http://www.nvfnorden.org/pages/1100>

Vegagerðin tekur einnig virkan þátt í starfi vinnuhóps um umferðaröryggi sem starfar á vegum CEDR, en CEDR stendur fyrir Samtök vegamálastjóra í Evrópu. Árið 2011 sótti fulltrúi Vegagerðarinnar tvo fundi í nefndinni en á vettvangi hennar er m.a. fjallað um innleiðingu aðildarríkjanna á tilskipun Evrópusambandsins, nr. 2008/96/EB um umferðaröryggisstjórnun vegakerfa.

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



Mynd 10: Fjöldi látinna í umferðinni á hverja milljón íbúa í Evrópu 2007-2011. Fengið úr CARE gagnagrunninum

DaCoTA snýst í grunninn um að samræma umferðaröryggisstarf í Evrópu eins mikið og hægt er og leggja þá áherslu á það sem reynst hefur best. Einnig er um að ræða framhald af nýtingu slysagagnanna úr CARE verkefnum. Miklar og góðar upplýsingar um verkefnið er að finna hér: <http://www.dacota-project.eu/>. Verkefnið byggist upp af sex hlutum eða undirverkefnum (work packages).

Fyrsti hlutinn fjallar um reglusetningu í umferðaröryggismálum. Leitast er við að bæta ferli við reglusetningu með því að nýta aðferðir hinna bestu og eins með því að koma á tölum, gögnum og aðferðum til þess að nýta vísindalegar aðferðir til þess að ákvarða reglur. Annar hlutinn snýr að djúprannsóknunum, eins og þeim sem Rannsóknarnefnd umferðarslysa framkvæmir, og er RNU því þátttakandi í verkefnum en ekki Umferðarstofa.

Þriðji hlutinn lýtur svo að því að koma upp gagnavöruhúsi þar sem grunnurinn er slysagögnin úr CARE. Auk slysagagna verða í grunninum gögn um hegðun (ölvunarakstur, hraðakstur o.s.frv.), nefnarar (risk exposure data; fólksfjöldi, ökutækjafjöldi o.fl.), gögn um aðgerðir og aðferðir við umferðaröryggisstjórnun, orsakagreiningar frá djúprannsóknunum og heilsutölur (gögn frá sjúkrahúsum, lýðfræði o.fl.). Auk gagnanna verða í vöruhúsinu ýmsar upplýsingar um löndin. Um er að ræða aðgerðir og aðferðir (programs and measures), lagaumhverfi og

reglur í gildi, hegðun og viðmót (úr könnunum) og samfélagslegan kostnað af umferðarslysum.

Fjórdi hlutinn snýr svo að stuðningi við ákvarðanatöku (decision support). Þar mun sérfræðingahópurinn virka sem rýnihópur (feedback-group) fyrir hönnun og högun tóla til ákvarðanatöku. Í þessum hluta verður líka greining á þróun umferðaröryggis í Evrópu og spálíkan gert byggt á þeirri þróun. Að lokum verður í hluta 4 einnig farið yfir samantekt landanna og hverju landi gefin einkunn fyrir ýmsa þætti s.s. tíðni banaslysa, hegðun, lagaumhverfi o.fl. og einnig verður reynt að gefa hverju landi eina heildareinkunn, einskonar samantekt samantektanna. Hluti fimm snýr að nýrri tækni í ökutækjum sem lúta að umferðaröryggi, svokölluðum eSafety eða ITS (Intelligent transportation system). Hér verður rannsakað eiginlegt öryggisgildi á ýmsum nýjum búnaði og mun nýta slysaögnin til þess.

Sjötti hlutinn lýtur að því að rannsaka hegðun og ökulag ökumanna fyrir slys og jafnvel atvik sem næstum urðu að slysi. Notuð verður aðferð sem kallast naturalistic driving en hún felur í sér að fylgjast með stökum ökumönnum yfir langan tíma og greina svo nákvæmlega hvað gerðist í aðdraganda slyss eða atviks. Notaður er búnaður sem komið er fyrir í bílum viðkomandi og fylgist búnaðurinn stöðugt með akstri bílsins. Búnaðurinn fylgist með ökulagi (hraða, hröðun, hemlun, staðsetningu á vegi o.þ.h.), ökumanni (hreyfingu augna, höfuðs og handa) og umhverfinu (umferðarmagni, veðurskilyrðum, vegskilyrðum o.fl.). Allt er þetta gert með þeim hætti að ekki sé haft áhrif á ökulag og hegðun, þ.e. búnaðurinn er ekki fyrir augunum á ökumanninum.

Gert er ráð fyrir að DaCoTA verkefninu ljúki árið 2012.



RÍKISLÖGREGLUSTJÓRINN

Stjórnsýslusvið Ríkislögreglustjóra

## Viðauki I. Eftirlit með hraðakstri

Eftirlit framkvæmt í júní til ágúst 2011





## Efnisyfirlit

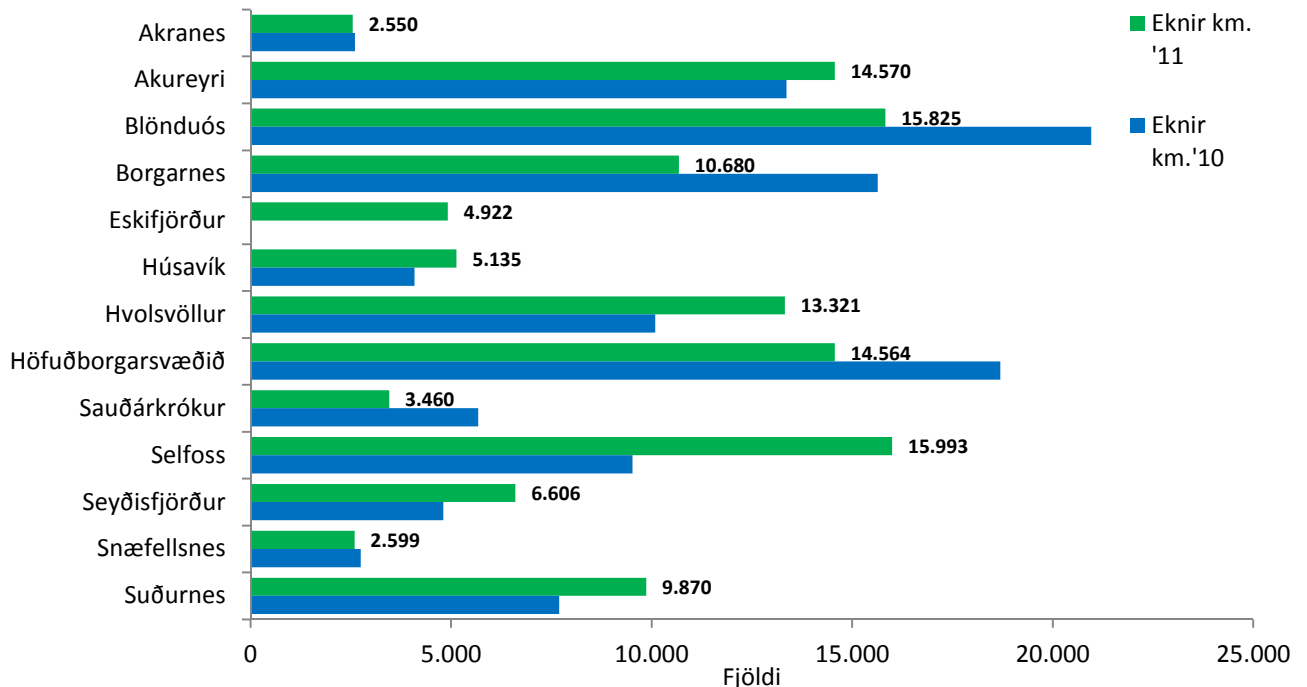
<b>Niðurstöður úr hraðæfirliti - samantekt .....</b>	<b>27</b>
Eknir kílómetrar og vinnustundir .....	27
Kostnaður .....	29
Fjöldi brota og meðalhraði .....	30
<b>Niðurstöður úr hraðæfirliti greint eftir embættum .....</b>	<b>33</b>
Akranes .....	33
Akureyri .....	34
Blönduós .....	35
Borgarnes .....	36
Húsavík .....	37
Hvolsvöllur .....	38
Höfuðborgarsvæðið .....	39
Sauðárkrúkur .....	40
Selfoss .....	41
Seyðisfjörður .....	42
Snæfellsnes .....	43
Suðurnes .....	44

## Niðurstöður úr hraðaeftirliti – samantekt

Sumarið 2011 var framkvæmt sérstakt hraðaeftirlit sem lögregluembætti landsins tóku þátt í en alls voru það 13 embætti sem framkvæmdu eftirlitið. Eftirlitið hófst í júní og stóð fram í ágúst. Á þessu tímabili voru vinnustundir vegna eftirlitsins 4.282 klukkustundir og eknir voru 120.095 km. Fjöldi hraðakstursbrota var 1.616 en heildarfjöldi brota var 2.104 en þar falla undir m.a. hraðakstursbrot, ökuskírteini var ekki meðferðis, viðkomandi hafði ekki ökuréttindi, ljósanotkun var ábótavant, bílbelti var ekki notað, viðkomandi ökumaður var ölvaður undir stýri, vítaverður akstur og réttindaleyfi. Samanburður milli ára 2010 og 2011 miðast við þrjá mánuði.

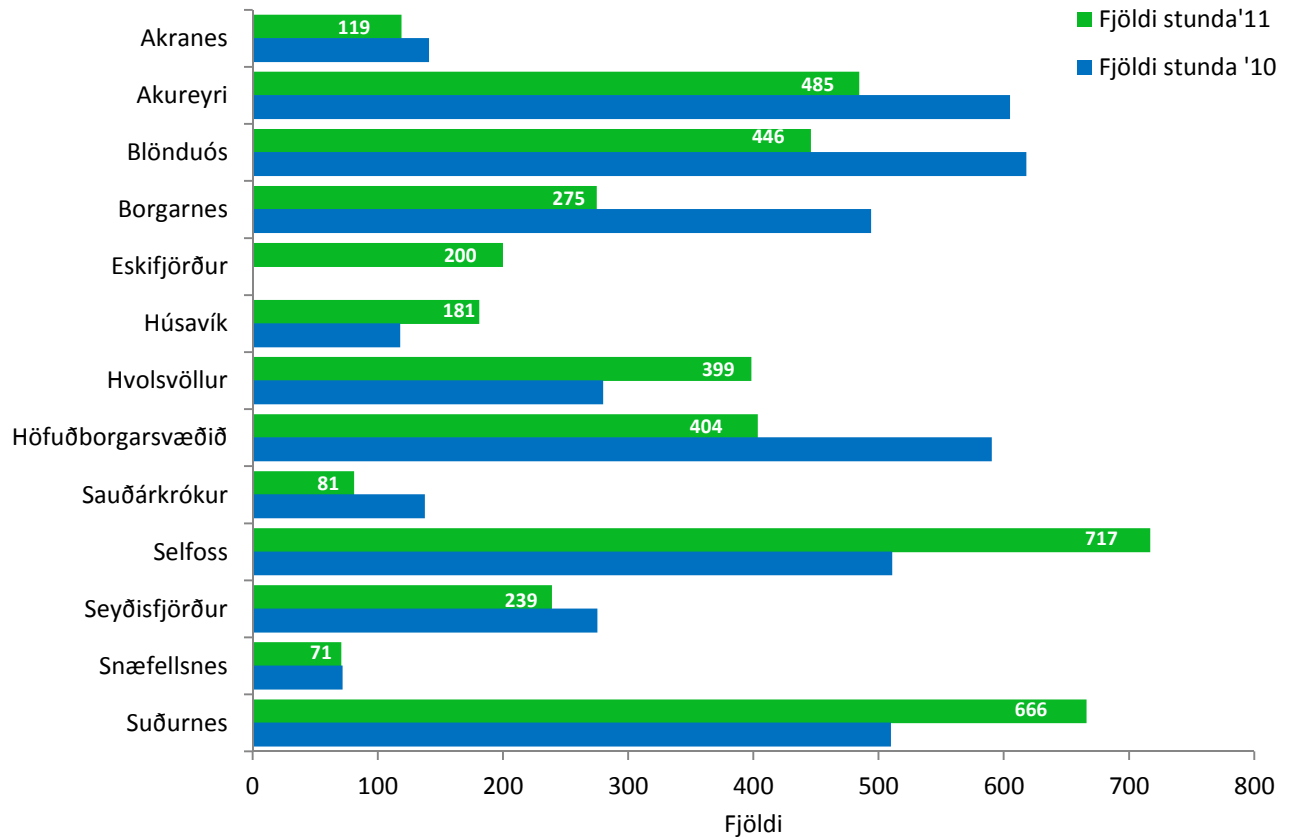
### Eknir kílómetrar og vinnustundir

Lögreglan á Selfossi ók mest á meðan á eftirlitinu stóð eða 15.993 km. Þar á eftir var lögreglan á Blönduósi með 15.825 km akstur og lögreglan á Akureyri ók 14.570 km. Minnstur var aksturinn hjá embætti Akranes eða 2.550 km (mynd 1). Á árinu 2011 voru eknir 120.095 km en á árinu 2010 115.895 km, þetta jafngildir 3,6% aukningu í akstri milli ára.



Mynd 1. Fjöldi ekinna kílómetra vegna hraðaeftirlits árin 2010 og 2011.

Í heildina var eftirlitinu sinnt í 4.282 klukkustundir. Lögreglan á Selfossi eyddi flestum vinnustundum í eftirlitið eða 717 en þar á eftir var það lögreglan á Suðurnesjum með 666 vinnustundir. Lögreglan á Snæfellsnesi eyddi minnstum tíma í eftirlitið eða 71 vinnustundum og lögreglan á Sauðárkróki 81 (mynd 2). Heildarfjöldi vinnustunda minnkaði um 1,6% frá árinu 2010 til ársins 2011.



Mynd 2. Fjöldi vinnustunda lögreglu vegna hraðæftirlits árin 2010 og 2011.

## Kostnaður

Upplýsingar um kostnað hraðæftirlitsins árið 2011 koma fram í töflu 1. Heildarkostnaður nam 31.191.117 kr. en kostnaður vegna aksturs og vinnu var misjafn eftir embættum. Hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu var hlutfall aksturs af heildarkostnaði hæstur eða tæp 55% og um 52% á Sauðárkróki. Mestur kostnaður vegna vinnu var hjá lögreglunni á Akranesi eða 72%.

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

	<b>Eknir km</b>	<b>Kostnaður v/aksturs</b>	<b>Vinnustundi r</b>	<b>Kostnaður v/vinnu</b>	<b>Reikningur samtals</b>
Akranes	2.250	191.250	119	493.731	684.981
Akureyri	14.570	1.489.810	485	2.010.190	3.500.000
Blönduós	15.825	1.695.038	446	1.804.962	3.500.000
Borgarnes	10.680	1.489.761	275	1.510.236	2.999.997
Eskifjörður	4.922	369.150	200	805.400	1.174.550
Húsavík	5.135	640.879	181	659.121	1.300.000
Hvolsvöllur	13.321	1.556.850	399	1.612.730	3.169.580
Höfuðb.svæðið	14.564	2.014.676	404	1.674.122	3.688.798
Sauðárkrókur	3.460	370.220	81	336.069	706.289
Selfoss	15.993	1.199.475	717	2.899.676	4.099.151
Seyðisfjörður	6.606	705.109	239	991.611	1.696.720
Snæfellsnes	2.599	278.093	71	294.579	572.672
Suðurnes	9.870	1.335.145	666	2.763.234	4.098.379
<b>Samtals</b>	<b>120.095</b>	<b>13.335.456</b>	<b>4.282</b>	<b>17.855.661</b>	<b>31.191.117</b>

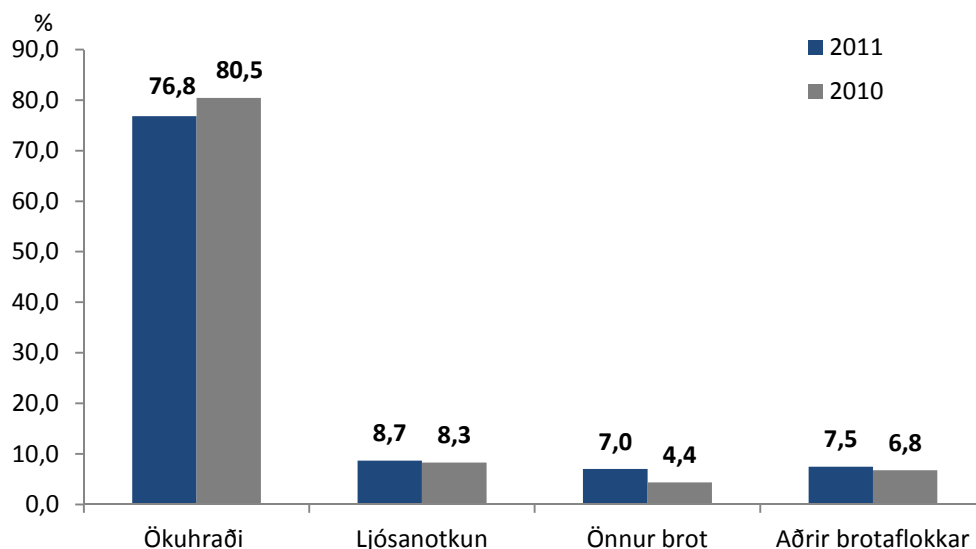
## Fjöldi brota og meðalhraði

Í töflu 2 má sjá hlutfall hvers embættis af heildarfjölda brota í nokkrum brotaflokkum. Þar má sjá að hlutfallslega voru flest hraðakstursbrot skráð hjá lögreglunni á Blönduósi (17,5%) en næstflest hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu (14%). Af þeim tilvikum þar sem ökuskírteini var ekki meðferðis voru tæp 44% skráð hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu og flest tilvik um ábótavana ljósanotkun voru skráð hjá lögreglunni á Akureyri (90,2%). Enn fremur voru flest tilvik um ölvunarakstur einnig skráð hjá því embætti eða um 33%. Notkun bílbelta var helst ábótavant í umdæmi lögreglunnar á höfuðborgarsvæðinu (29,3%) og brot sem falla undir flokkinn „önnur brot“ eða um 41%, en þar undir falla m.a. brot er varða réttindaleysi, vanrækslu á skoðun og svo framvegis.

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

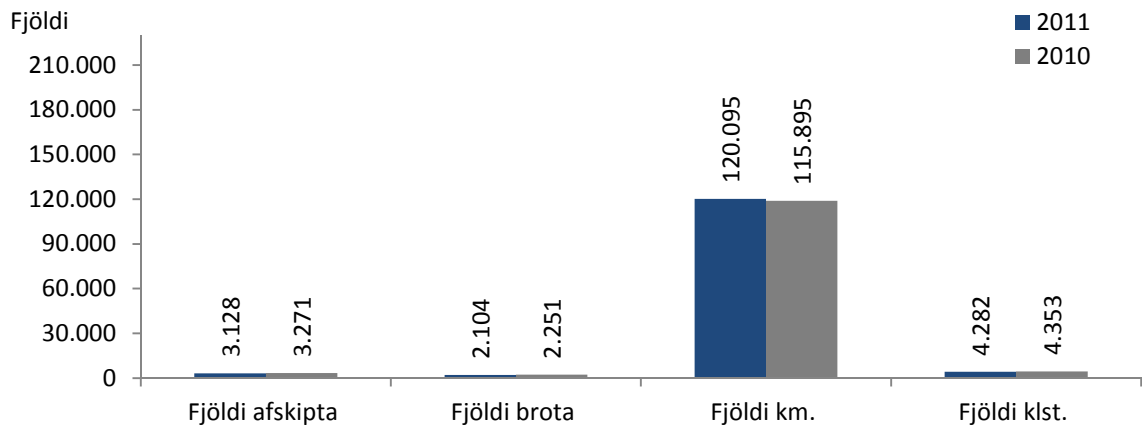
	Ökuhraði	Bílbelti ekki notuð	Ljósanotkun	Ölvun við akstur	Önnur brot	Ökuskírteini vantar
Akranes	1,6	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0
Akureyri	9,4	2,4	<b>90,2</b>	<b>33,3</b>	28,0	17,4
Blönduós	<b>17,5</b>	17,1	0,5	0,0	0,7	8,7
Borgarnes	4,5	0,0	0,0	25,0	6,8	2,2
Eskifjörður	6,3	0,0	0,0	0,0	1,3	4,3
Húsavík	3,7	4,8	0,5	8,3	0,0	0,0
Hvolsvöllur	12,4	19,5	0,5	0,0	0,0	17,4
Höfuðb.svæðið	14,0	<b>29,3</b>	7,1	8,3	<b>41,3</b>	<b>43,5</b>
Sauðárkrókur	4,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Selfoss	9,3	7,3	0,0	16,7	18,7	0,0
Seyðisfjörður	6,8	0,0	0,5	0,0	0,7	6,5
Snæfellsnes	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Suðurnes	6,6	19,5	0,0	8,3	1,3	0,0
<b>Samtals %</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Í hraðaeftirlitinu árið 2011 voru hraðakstursbrot tæp 77% allra brota. Brot vegna ljósanotkunar voru tæp 9% og brot sem falla undir önnur brot voru 7%. Samanlagt var hlutfall annara tegunda brotaflokka 7,5%. Á mynd 3 má sjá að hraðakstursbrotum fækkaði frá 2010 til 2011. Á árinu 2010 var hlutfall hraðakstursbrota um 80% en um 77% árið 2011. Hlutfall ljósanotkunar var svipað líkt og árið á undan en önnur brot og brot sem féllu undir „aðrir brotaflokkar“ voru hlutfallslega fleiri árið 2011 (mynd 3).



**Mynd 3. Hlutfallsleg skipting brota af heildarfjölda árin 2010 og 2011.**

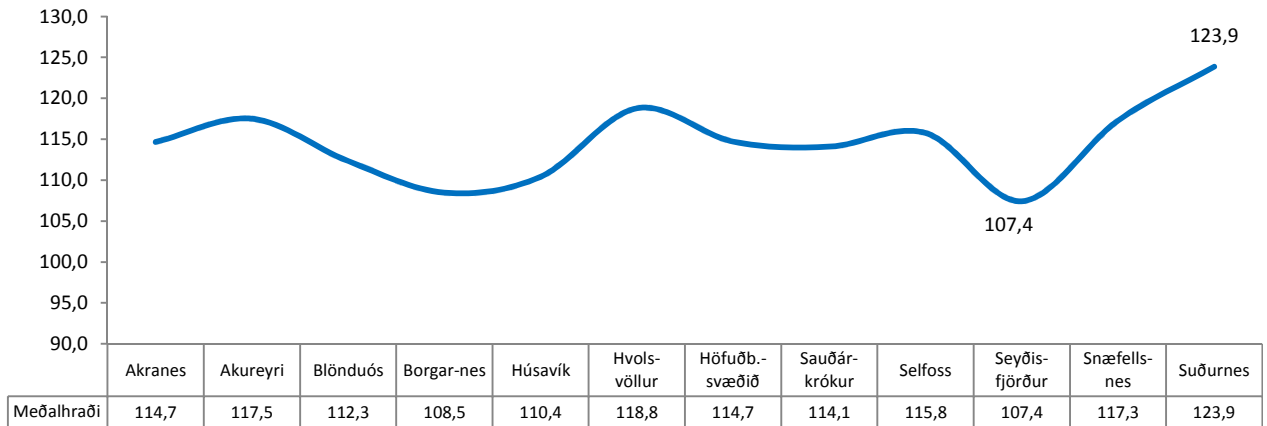
Þegar horft er til samanburðar milli ára 2011 og 2010 má sjá að fjöldi afskipta hefur minnkað lítillega en árið 2011 var fjöldi afskipta 3.128 en árið á undan 3.271. Þá skráði lögreglan örlítið færri brot á árinu 2011 og fjöldi vinnustunda minnkaði. Akstur var meiri árið 2011 borið saman við árið á undan (mynd 4).



**Mynd 4. Fjöldi afskipta, brota, ekinna kílómetra og vinnustunda í hraðaeftirliti árin 2010 og 2011.**

Meðalhraði ökumanna sem voru stöðvaðir í eftirlitinu 2011 var allt frá 107,4 km/klst. hjá lögreglunni á Seyðisfirði upp í 123,9 km/klst. hjá lögreglunni á Suðurnesjum. Er þá reiknaður út meðalhraði miðað við niðurstöðu hraðamælingar þá mánuði sem viðkomandi embætti sinnti eftirlitinu. Hér er miðað við hraðamælingar mánuðina júní, júlí og ágúst þar sem að hámarkshraði var 90 km/klst.

Meðalhraði



Mynd 5. Meðalhraði í hraðaeftirliti árið 2011 greindur eftir embættum.



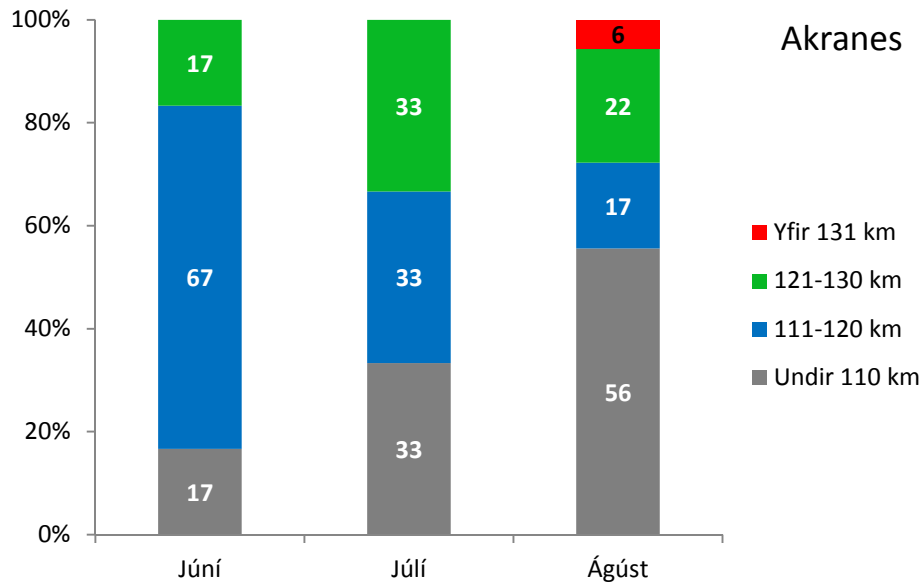
## Niðurstöður úr hraðaeftirliti greint eftir embættum

Hér að neðan eru birtar niðurstöður úr hraðaeftirliti sem lögreglan sinnti sumarið 2011. Fjallað er sérstaklega um hvert embætti sem tók þátt og gerð skil á þeim hraða sem ökumenn voru teknir á þar sem hámarkshraði var 90 km/klst. Sá ökumaður sem var stöðvaður á mestum hraða var á ferð í gegnum umdæmi lögreglunnar á Suðurnesjum og var sá mældur á 170 km hraða.

## Akranes

Hjá lögreglunni á Akranesi var eftirlitinu sinnt frá júní til ágúst. Alls varði lögreglan 119 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 17 lögreglumenn. Skráð voru 27 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 29. Eknir voru 2.550 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 684.981 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 191.250 kr. eða um 27,9% af heildarkostnaði (tafla 1).

Flestir sem lögreglan á Akranesi stöðvaði voru á bilinu 90-110 km hraða. Í júní voru þeir 14% allra stöðvaðra, í júlí 33% og 56% í ágúst. Í júní voru 71% stöðvaðra á 111-120 km/klst. sem er hærra hlutfall en hina tvo mánuðina. Einn var tekinn á yfir 131km/klst. hraða þessa þrjá mánuði eftirlitsins eða á 136 km hraða.



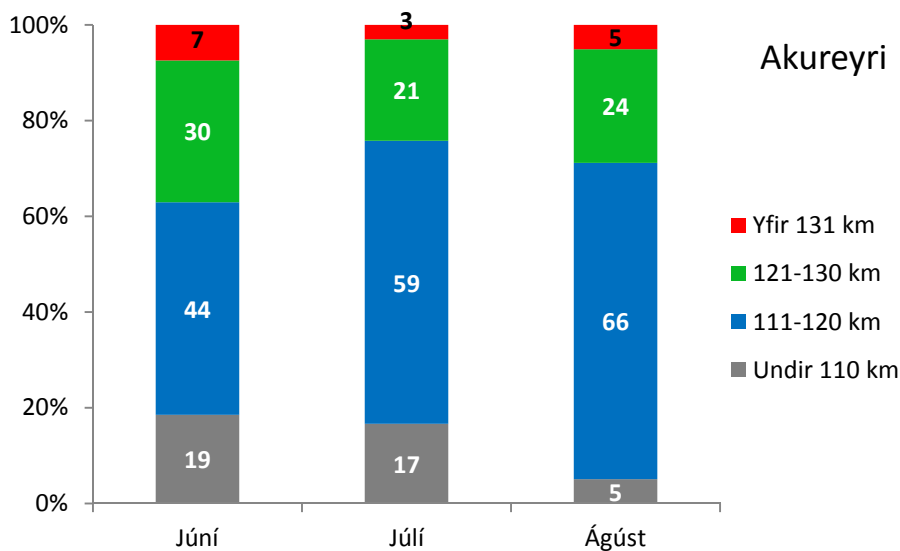
**Mynd 6. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarks hraði var 90 km/klst.**



## Akureyri

Hjá lögreglunni á Akureyri var eftirlitinu sinnt frá júní til ágúst. Alls varði lögreglan 485 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 282 lögreglumenn. Skráð voru 155 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 383. Eknir voru 14.570 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 3.500.000 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 1.489.810 kr. eða tæp 43% af heildarkostnaði (tafla 1).

Flestir ökumenn voru milli 111-120 km hraða eða rúmlega helmingur, í bæði júlí og ágúst. Hlutfall þeirra sem voru yfir 131 km hraða var mest í júní eða 7%, í júlí 3% og í ágúst 5%. Sá ökumaður sem var tekinn á mestum hraða af lögreglunni á Akureyri var tekinn á 164 km hraða í júní.

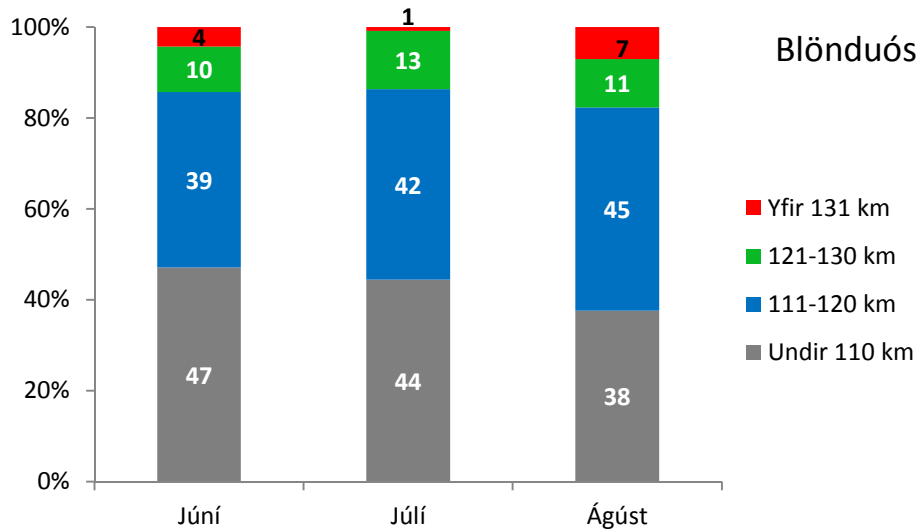


**Mynd 7. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.**

## Blönduós

Hjá lögreglunni á Blönduósi var eftirlitinu sinnt frá júní til ágúst. Alls varði lögreglan 446 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 81 lögreglumenn. Skráð voru 287 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 303. Eknir voru 15.825 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 3.500.000 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 1.695.038 kr. eða um 48% af heildarkostnaði (tafla 1).

Í ágúst mánuði var hlutfall ökumanna sem stöðvaðir voru á yfir 131 km hraða 7% en í júní 4% (mynd 8). Í júní var tæplega helmingur ökumanna stöðvaður á 90-110 km hraða en í júlí og ágúst hafði þetta hlutfall lækkað. Hins vegar jókst hlutfall ökumanna sem keyrðu á 111-120 km/klst. Sá sem hraðast ók mældist á 162 km hraða í ágúst.

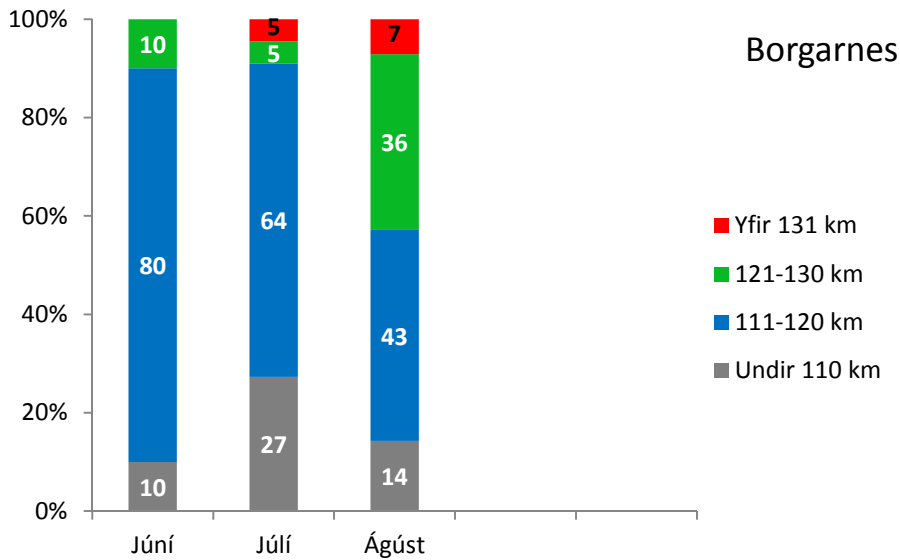


**Mynd 8. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.**

## Borgarnes

Hjá lögreglunni í Borgarnesi var eftirlitinu sinnt frá júní til ágúst. Alls varði lögreglan 275 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 57 lögreglumenn. Skráð voru 73 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 93. Eknir voru 10.680 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 2.999.997 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 1.489.761 kr. eða um 49,7%% af heildarkostnaði (tafla 1).

Í júní voru 80% þeirra sem voru stöðvaðir á bilinu 111-120 km hraða. Þetta hlutfall lækkaði síðan í ágúst (43%). Þróunin er einnig sveiflukennd þar sem öikumenn voru stöðvaðir á bilinu 90-110 km hraða. 12% öikumanna voru stöðvaður á meira en 131 km hraða í júlí og ágúst en sá sem keyrði hraðast var stöðvaður í júlí á 140 km hraða.

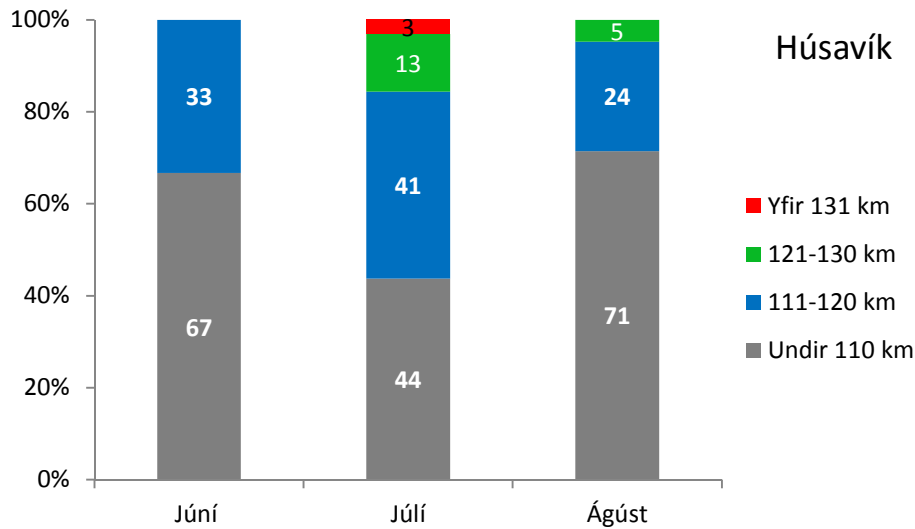


**Mynd 9. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.**

## Húsavík

Hjá lögreglunni á Húsavík var eftirlitinu sinnt frá júní til ágúst. Alls varði lögreglan 181 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 45 lögreglumenn. Skráð voru 60 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 66. Eknir voru 5.135 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 1.300.000 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 640.879 kr eða um 49,3 % af heildarkostnaði (tafla 1).

Í júlí voru 3% ökumanna á meiri en 131 km/klst. Enginn mældist á svo miklum hraða í júní og ágúst en um 70% voru á 90-110 km hraða. Nokkrir ökumenn voru stöðvaðir á 121-130 km hraða í júlí (13%) og ágúst (5%) (mynd 10). Sá hraðasti sem var stöðvaður var á 169 km hraða og var hann stöðvaður í júlí.

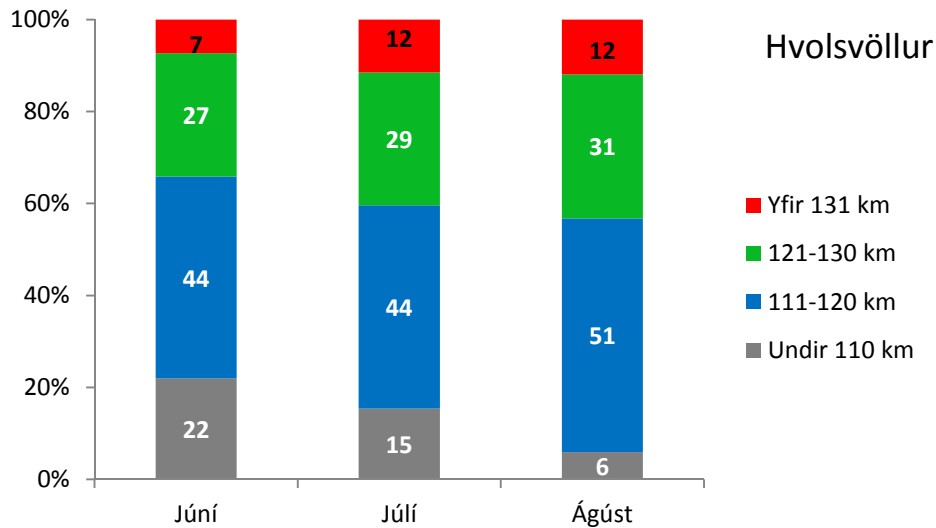


**Mynd 10. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarks hraði var 90 km/klst.**

## Hvolsvöllur

Hjá lögreglunni á Hvolsvelli var eftirlitinu sinnt frá júní til ágúst. Alls varði lögreglan 399 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 71 lögreglumenn. Skráð voru 203 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 224. Eknir voru 13.321 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 3.169.580 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 1.556.850kr. eða um 49% af heildarkostnaði (tafla 1).

Hlutfall ökumanna sem voru stöðvaðir á 131 km hraða og yfir jókst frá júní til ágúst. Þannig var hlutfallið 7% í júní en 12% í júlí og ágúst. Hlutfall þeirra sem óku á 111-120 km hraða voru 44-51% stöðvaðra ökumanna. Sá ökumaður sem mældist á mestum hraða í umdæmi lögreglunnar á Hvolsvelli var stöðvaður í júní og var sá mældur á 145 km hraða þar sem 90 var hámarkshraði.

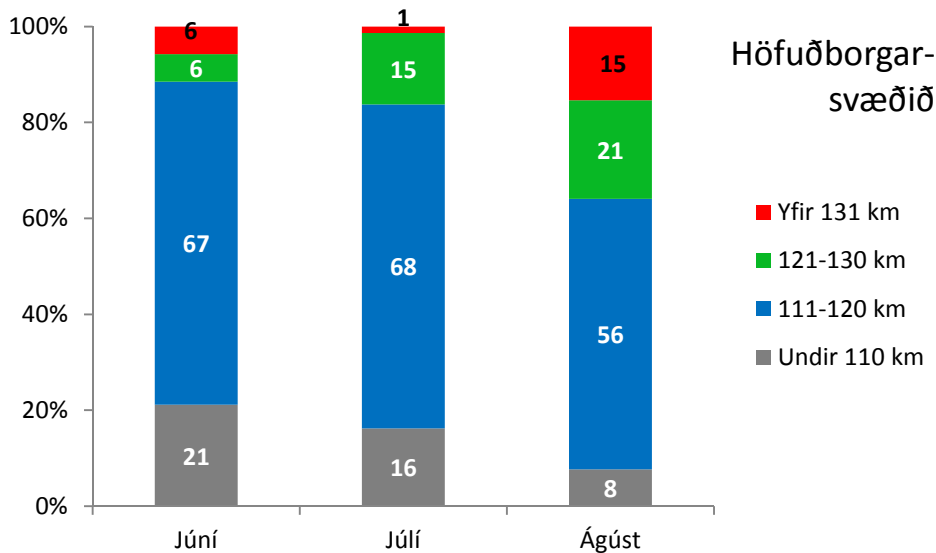


**Mynd 11. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.**

### Höfuðborgarsvæðið

Hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu var eftirlitinu sinnt frá júní til ágúst. Alls varði lögreglan 404 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 220 lögreglumenn. Skráð voru 230 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 353. Eknir voru 14.564 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 3.688.798 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 2.014.676 kr. eða tæp 55% af heildarkostnaði (tafla 1).

Flestir ökumenn sem lögreglan á höfuðborgarsvæðinu stöðvaði voru á bilinu 111-120 km hraða. Hlutfallið var í kringum 56-68%. Þeir sem voru á meiri en 131 km hraða voru flestir stöðvaðir í ágúst eða 15% (mynd 12). Sá sem var stöðvaður á mestum hraða hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu var á 152 km hraða og var hann stöðvaður í júlí.

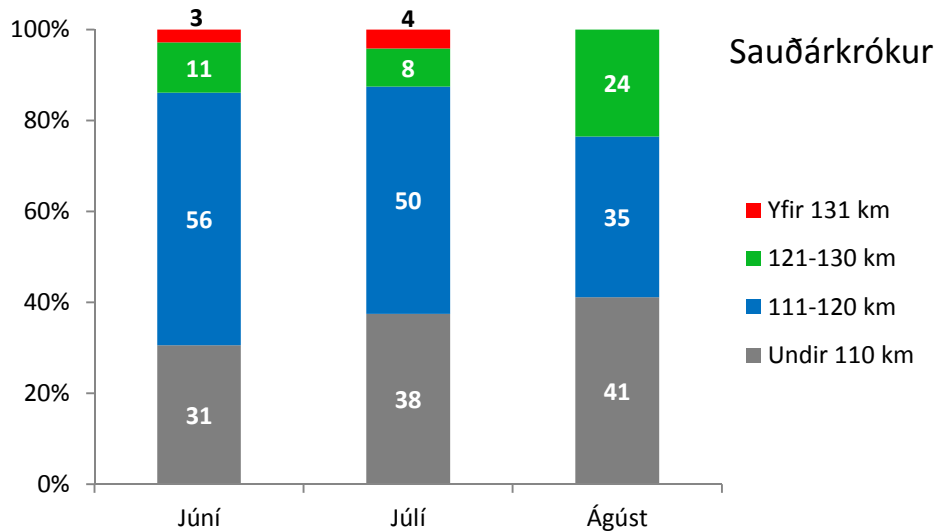


**Mynd 12. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.**

### Sauðárkrókur

Hjá lögreglunni á Sauðárkróki var eftirlitinu sinnt frá júní til ágúst. Alls varði lögreglan 81 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 23 lögreglumenn. Skráð voru 77 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var sá sami. Eknir voru 3.460 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 370.220 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 706.289 kr. eða um 52% af heildarkostnaði (tafla 1).

Þeir sem voru stöðvaðir á 111-120 km hraða voru um helmingur allra ökumanna nema í ágúst. Hlutfall þeirra sem voru stöðvaðir á 121-130 km hraða var 24% í ágúst sem er heldur meira hlutfall en í júní og júlí. Hlutfall þeirra sem óku á 131 km hraða og yfir var 3% í júní og 4% í júlí. Enginn ók á og yfir 131 km hraða í ágúst (mynd 14). Sá sem mældist á mestum hraða á meðan á eftirlitinu stóð var stöðvaður á 144 km hraða í júlí þar sem 90 km var hámarkshraði.

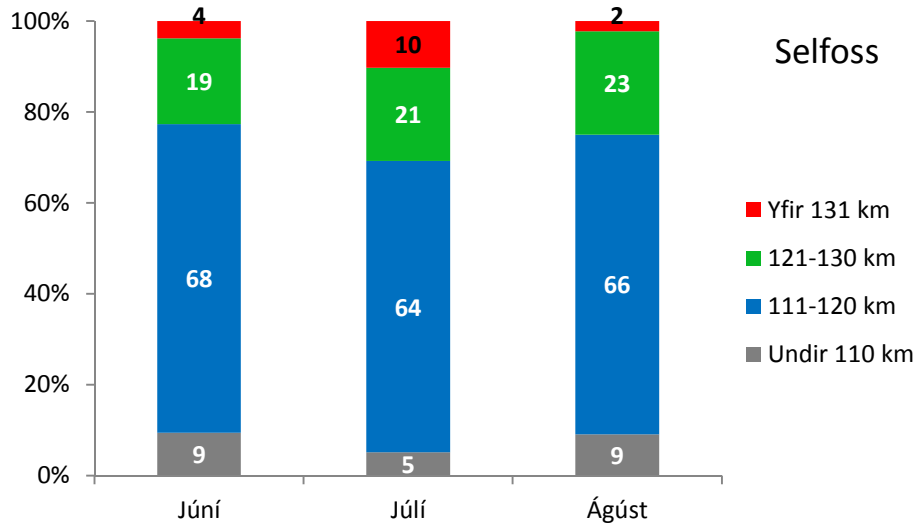


Mynd 14. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

## Selfoss

Hjá lögreglunni á Selfossi var eftirlitinu sinnt frá júní til ágúst. Alls varði lögreglan 717 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 89 lögreglumenn. Skráð voru 153 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 186. Eknir voru 15.993 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 4.099.151kr. Kostnaður vegna aksturs voru 1.199.475 kr. eða rúm 29% af heildarkostnaði (tafla 1).

Flestir sem lögreglan á Selfossi stöðvaði voru á bilinu 111-120 km/klst. eða 64-68% og um 20% voru á 121-130 km hraða. 10% ökumanna voru stöðvaðir á yfir 131 km hraða í júlí. Sá sem mældist á mestum hraða í umdæmi lögreglunnar á Selfossi var á stöðvaður á 150 km hraða í ágúst (mynd 15).



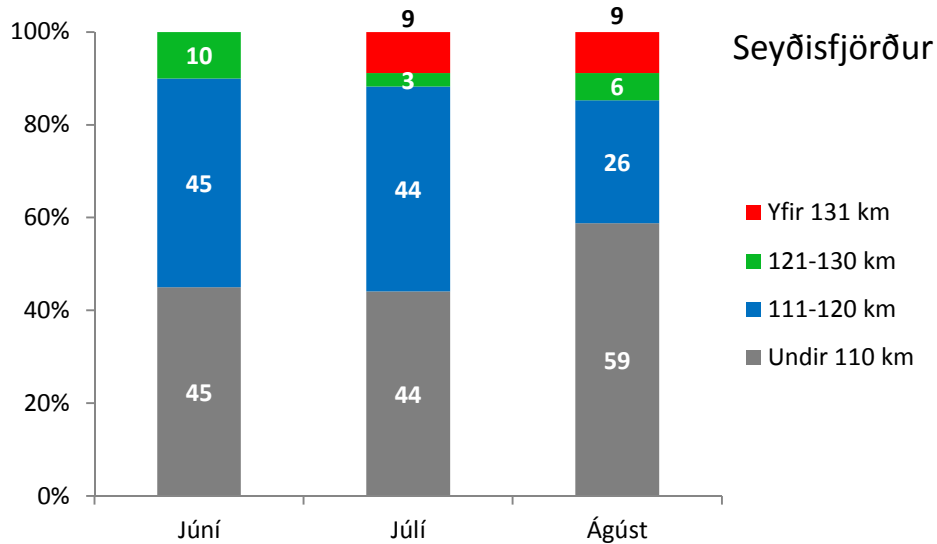
**Mynd 15. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarks hraði var 90 km/klst.**



## Seyðisfjörður

Hjá lögreglunni á Seyðisfirði var eftirlitinu sinnt frá júní til ágúst. Alls varði lögreglan 239 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 52 lögreglumenn. Skráð voru 111 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 117. Eknir voru 6.606 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 1.696.720 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 705.109 kr. eða tæp 42% af heildarkostnaði (tafla 1).

Hlutfall ökumanna sem voru stöðvaðir á 90-110 km hraða jókst þegar leið á sumarið en hins vegar minnkaði hlutfall þeirra sem óku á 111-120 km hraða. Ökumenn sem óku á 131 km hraða og yfir voru 9% í bæði júlí og ágúst. Sá ökumaður sem var á mestum hraða var stöðvaður á 144 km hraða í ágúst (mynd 16).

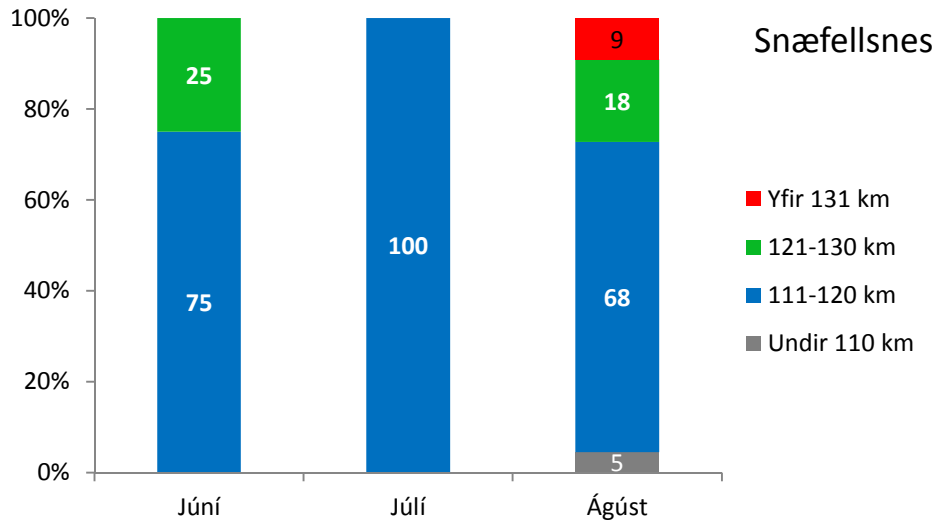


**Mynd 16. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarks hraði var 90 km/klst.**

## Snæfellsnes

Hjá lögreglunni á Snæfellsnesi var eftirlitinu sinnt frá júní til ágúst. Alls varði lögreglan 71 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 18 lögreglumenn. Skráð voru 27 hraðakstursbrot og var heildarfjöldi brota sá sami. Eknir voru 2.599 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 572.672 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 278.093 kr. eða um 49% af heildarkostnaði (tafla 1).

Flestir sem lögreglan stöðvaði voru á bilinu 111-120 km/klst en aðeins einn var stöðvaður í júlí. Hlutfall ökumanna sem voru stöðvaður á og yfir 131 km hraða voru 9% í ágúst en enginn var stöðvaður í júní og júlí (mynd 17). Sá ökumaður sem var á mestum hraða var stöðvaður á 135 km hraða í ágúst.

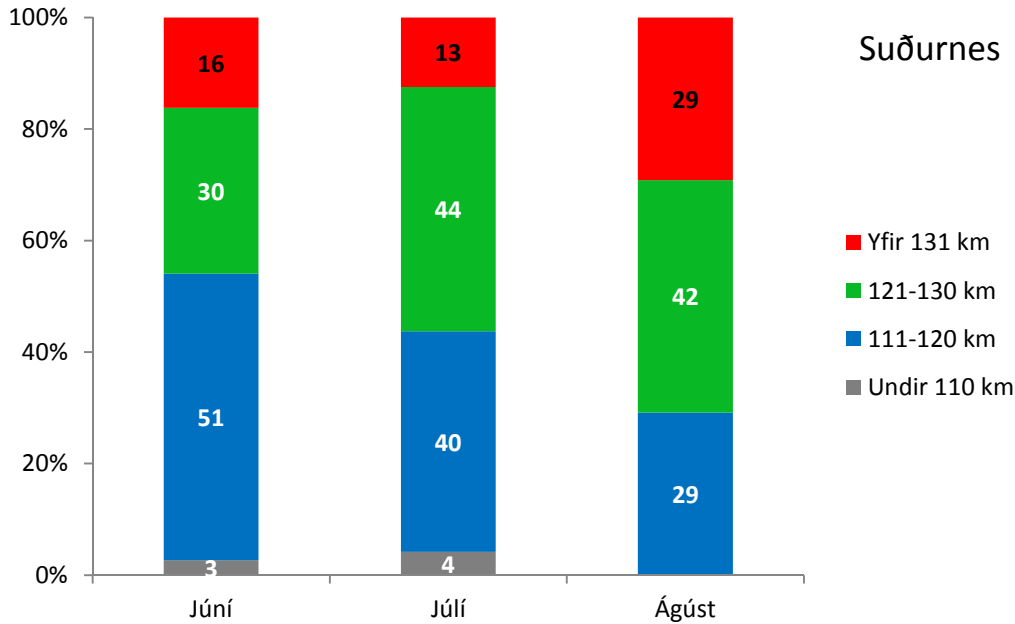


**Mynd 17. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarks hraði var 90 km/klst.**

## Suðurnes

Hjá lögreglunni á Suðurnesjum var eftirlitinu sinnt frá júní til ágúst. Alls varði lögreglan 666 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 70 lögreglumenn. Skráð voru 109 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 138. Eknir voru 9.870 kr. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 4.098.379 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 1.335.145 kr. eða um 33% af heildarkostnaði (tafla 1).

Af þeim sem voru teknir fyrir of hraðan akstur í júlí voru 13-29% stöðvaðra ökumanna á 131 km/klst og yfir. Þegar leið á sumarið voru hlutfallslega fleiri ökumenn teknir á 121-130 km hraða eða 44% í júlí og 42% í ágúst. Hlutfall þeirra sem óku á 111-120 km hraða minnkaði þegar leið á sumarið (mynd 18). Sá ökumaður sem var á mestum hraða var stöðvaður á 170 km hraða í júlí.



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



# RÍKISLÖGREGLUSTJÓRINN

## **Viðauki II. Sjálfvirkt umferðareftirlit**

Stafrænar hraðamyndavélar 2011

**Mái 2012**

## Helstu niðurstöður

- Á árinu 2011 skráðu stafrænar myndavélar 13.238 hraðakstursbrot, eða 40,7% færri brot en árið áður.
- 15 stafrænar hraðamyndavélar voru virkar á árinu 2011. Flestar þeirra eru á suðvesturhorni landsins.
- Að meðaltali skráðu vélarnar 36 hraðakstursbrot á dag.
- Flest brot áttu sér stað í Hvalfjarðargöngum, eða 37%, á Suðurlandsvegi 30% og 21% í Hvalfjarðarsveit.
- Brot eru tíðust á sumrin, frá maí til ágúst, en þá voru þau 56% af heildarfjölda.
- Sá ökumaður sem ók hraðast samkvæmt skráningu hraðamyndavélar var á 177 km hraða í Hvalfjarðargöngunum en þar er hámarkshraði 70 km/klst.
- Ökumenn keyra hlutfallslega hraðar um Hvalfjarðargöng en Fáskrúðsfjarðargöng.
- Skráðum hraðakstursbrotum hefur fækkað verulega á Suðurnesjum frá árinu 2010, eða um 70%. Þessa fækkun má meðal annars rekja til færri hraðamyndavéla á svæðinu en áður.
- Tæplega 73% sekta hafa þegar verið greiddar en það eru hlutfallslega færri sektir en undanfarin ár.
- Rannsókn hefur verið hætt í rúmlega 18% tilvika og rekja má flest þessara tilvika til ökumanna sem búsettir eru erlendis og hafa ferðast um landið á bílaleigubílum.

## Tilmæli og aðdragandi

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

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

Tölfræðiupplýsingar um fjölda brota á árinu 2011 voru teknar úr málaskrá lögreglunnar 11. janúar 2012 af stjórnsýsluviði ríkislögreglustjóra. Miðað er við brot sem skráð voru á tímabilinu 1. janúar 2011 til 31. desember 2011. Einhver brot áttu sér stað undir lok ársins og teljast ekki með þar sem skráningu þeirra var ekki lokið fyrir áramótin. Þau teljast hins vegar með brotum í janúar en þetta eru fá brot sem hafa lítil áhrif á niðurstöðurnar. Gögn er varða greiningu á sektarboðum voru tekin út úr málaskrárkerfi lögreglunnar 25. janúar 2012.

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

### Hraðamyndavélar – staðsetning og notkun

Á árinu 2011 voru 15 stafrænar hraðamyndavélar í notkun. Fyrstu vélarnar voru teknar í notkun í júlí 2007 og hafa því verið virkar í 4½ ár. Hraðamyndavélum hefur verið fjölgað og eru nú í umdæmi lögreglustjóranna í Borgarnesi, á höfuðborgarsvæðinu, Suðurnesjum, Eskifirði, Selfossi og Ísafirði. Brotin eru skráð hjá lögreglustjóranum á Snæfellsnesi samkvæmt ákvörðun ríkislögreglustjóra. Lögreglustjórinn á Hvolsvelli annast sektargerðir og sendir þær ökuöllum.

Á árinu 2011 var fimm hraðamyndavélum, í Bolungarvíkurgöngum og Héðinsfjarðargöngum, bætt við þær sem fyrir voru. Þær fóru í gang í október og því eru engin brot skráð þar fyrir þann tíma. Á hverju ári eru vélar sendar í eftirlit.

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

### Fjöldi og dreifing brota yfir árið

Skráð voru 13.238 brot á árinu 2011, sem eru töluvert færri brot en árið á undan en þá voru brotin 22.322. Þetta nemur tæplega 41% fækkun milli ára. Að meðaltali eru hraðakstursbrot 36 á dag allt árið. Brotin sem framin voru í desember 2010 en skráð í janúar 2011 voru 102, eða tæplega 8% af heildarfjölda. Þessi háttur er hafður á svo að brot sem framin voru rétt fyrir áramótin en skráð í lögreglukerfið eftir áramótin falli ekki út úr talningum.

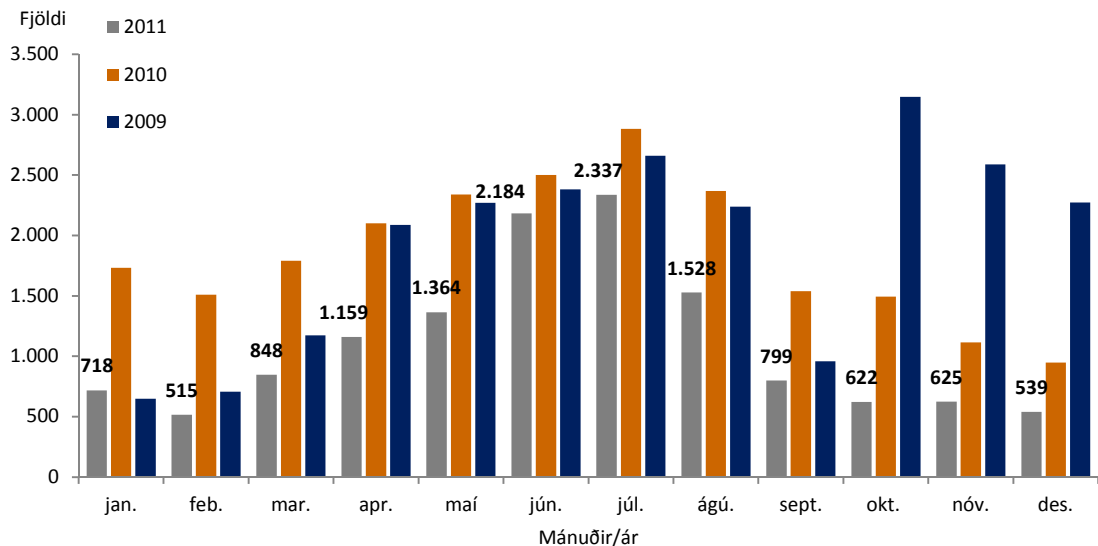
Á árinu 2007 voru hraðakstursbrot rúmlega 6.800 en skráðum brotum hefur fjölgað jafnt og þétt með tilkomu fleiri myndavéla (tafla 1). Frá árinu 2010 til ársins 2011 fækkaði þessum brotum þó nokkuð en þessa fækkun má m.a. rekja til viðhalds á hraðamyndavélum og til minnkandi umferðar.

**Tafla 1.** Fjöldi brota sem skráð voru á stafrænar hraðamyndavélar, árin 2007 til 2011.

Ár	Fjöldi brota	Fjöldi brota á dag
2007	6.872	19
2008	16.125	44
2009	23.134	63
2010	22.322	61
2011	13.238	36

Á mynd 1 sést dreifing brotanna á árunum 2009 til 2011 eftir mánuðum. Líkt og í fyrra voru flest brot á árinu 2011 skráð í júní og júlí. Fæst brot voru skráð í febrúar og er það breyting frá árinu áður. Þá breytingu sem varð á fjölda hraðakstursbrota í september, október og nóvember á árinu 2011 má rekja til bilana og viðhalds kvörðunar á myndavélabúnaði og bið eftir löggildingu en ein af vélunum er ókomin enn. Það útskýrir m.a. þessa fækkun en á þessum þremur mánuðum sem þær voru virkar skráðu þær einungis um 2.000 brot.

Þegar borinn er saman fjöldi hraðakstursbrota eftir mánuðum á árunum 2010 og 2011 má sjá að þeim hefur fækkað. Mest var fækkunin í febrúar. Nokkurt samræmi er á milli fjölda brota í júní og júlí milli áranna 2010 og 2011.

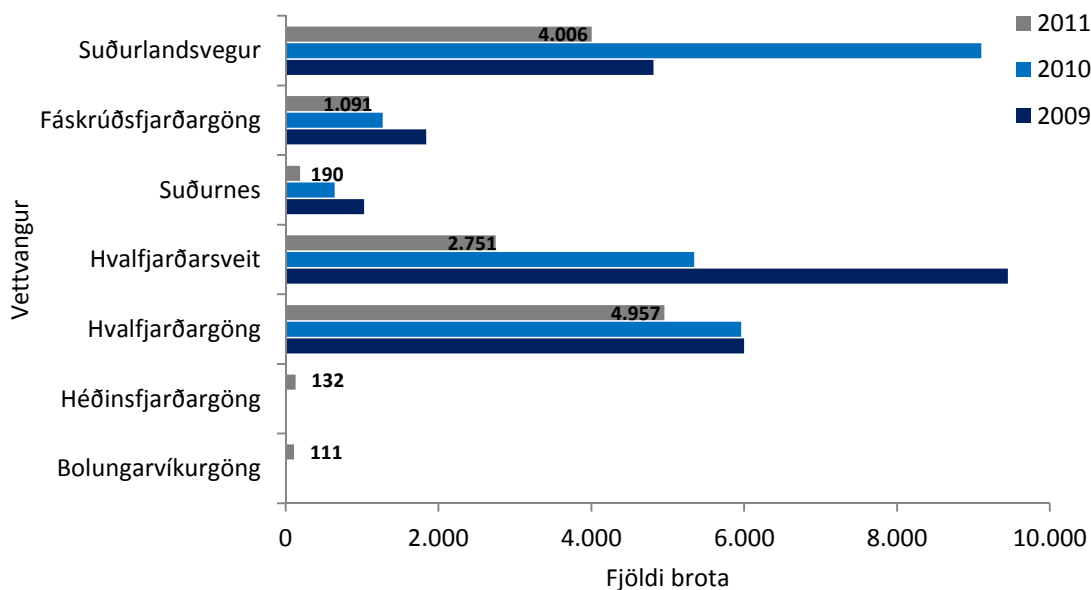


**Mynd**

**1.** Fjöldi hraðakstursbrota sem stafrænar hraðamyndavélar skráðu frá 1.1.2009 til 31.12.2011, greindur eftir mánuðum.

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

Þegar fjöldi brota á árinu 2011 (eftir vettvangi) er borinn saman við árið áður má sjá að brotum hefur mikið fækkað á Suðurnesjum, eða um 70%. Þá fækkun má m.a. rekja til fækkunar myndavéla. Skráðum brotum fækkaði einnig á Suðurlandsvegi, eða um 55%, og í Hvalfjarðarsveit, um tæp 49%. Skráðum brotum í Fáskrúðsfjarðargöngum og Hvalfjarðargöngum fækkaði minnst.

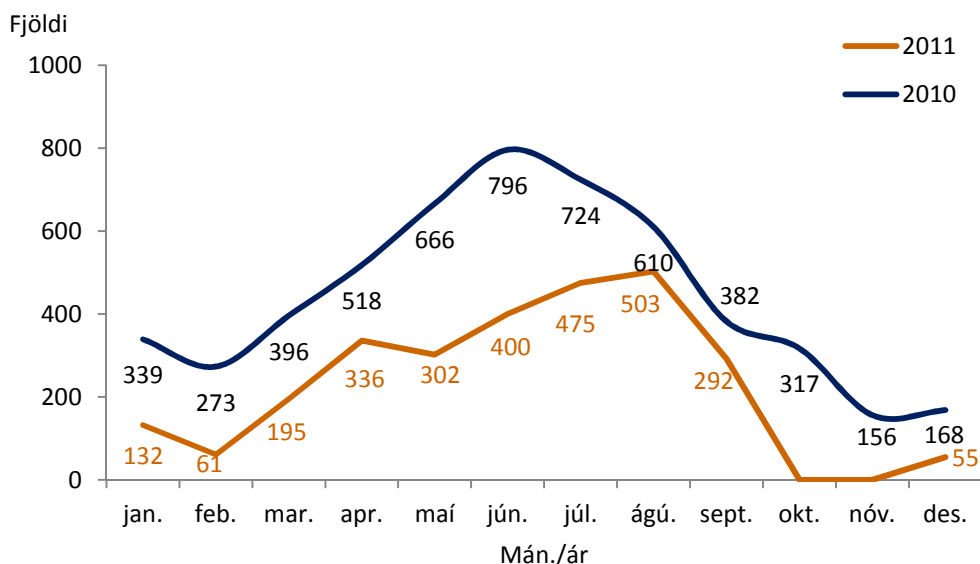


Mynd

2. Fjöldi hraðakstursbrota sem stafrænar hraðamyndavélar skráðu, greindur eftir vettvangi, frá 1.1.2009 til 31.12.2011.

### Hvalfjarðarsveit

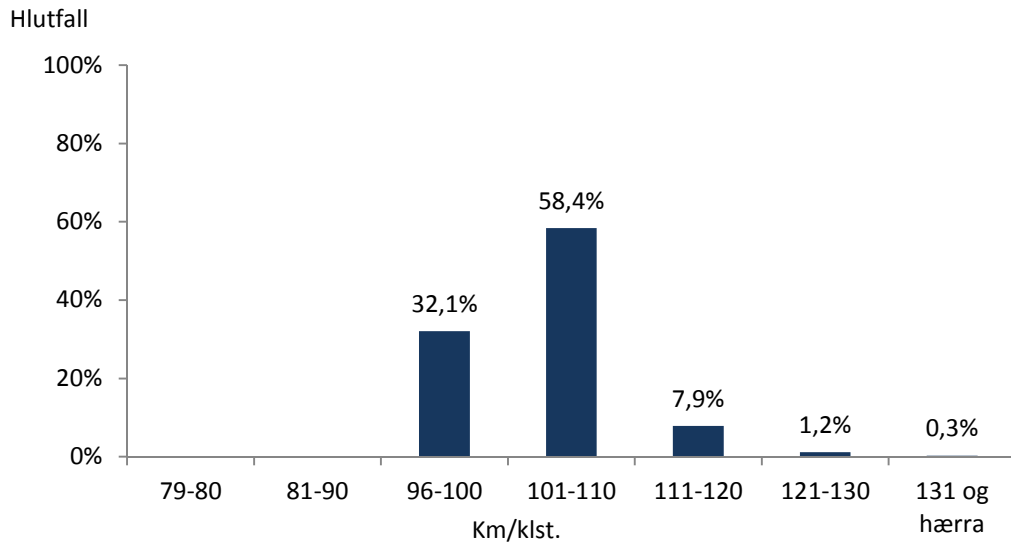
Í Hvalfjarðarsveit var 2.751 hraðakstursbrot skráð með stafrænum hraðamyndavélum á árinu 2011. Þetta eru töluvert færri brot en árið á undan. Flest brotin voru skráð að sumrinu, frá júní til ágúst, en þá voru þau milli 400 og 500 á mánuði. Þetta er í samræmi við árið áður nema hvað þá voru brotin fleiri, eða um 600 til 700 á mánuði á sama tímabili. Fækkun brota frá árinu 2010 til ársins 2011 nemur tæpum 49%, eða 2.594 brotum (mynd 3).



Mynd 3. Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar í Hvalfjarðarsveit skráðu frá 1.1.2010 til 31.12.2011, greindur eftir mánuðum.

Rúmur helmingur (58,4%) ökumanna sem óku of hratt í Hvalfjarðarsveit mældist á 101-110 km hraða á klst. þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. (mynd 4). Þetta er í samræmi við hraðamælingar árið áður. Tæp 8% ökumanna mældust á 111-120 km hraða á klst. og 1,5% voru á meiri hraða en 121 km/klst. Sá sem hraðast ók var á 141 km hraða á klst.

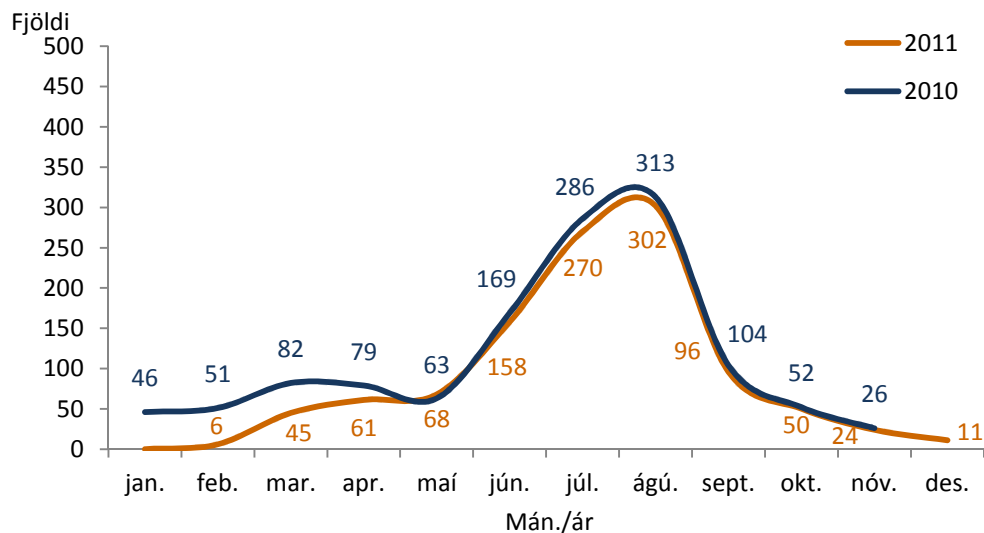




**Mynd 4.** Hlutfall hraðakstursbrota í Hvalfjarðarsveit þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð með stafrænum hraðamyndavélum á tímabilinu 1.1.2011 til 31.12.2011.

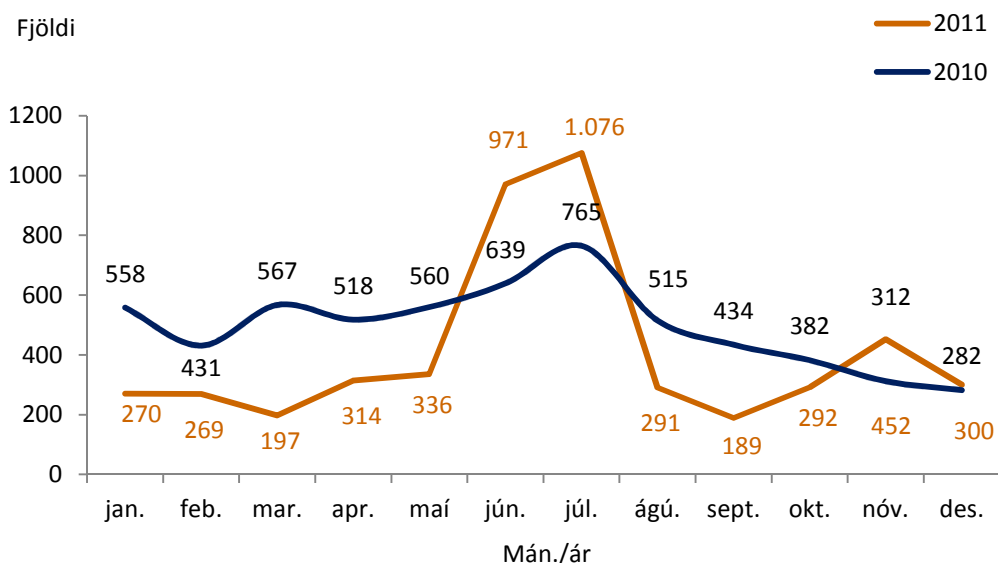
## Fáskrúðsfjarðargöng og Hvalfjarðargöng

Á árinu 2011 var alls 1.091 hraðakstursbrot skráð í Fáskrúðsfjarðargöngum, sem er 180 brotum minna en árið á undan. Þetta er um 14% fækkun frá árinu áður. Flest brotin voru skráð í júlí og ágúst líkt og í fyrra, þ.e. rétt um 300 á mánuði, eða um 9 brot á dag. Fæst brot voru skráð í byrjun árs og er það breyting frá árinu á undan (mynd 5).



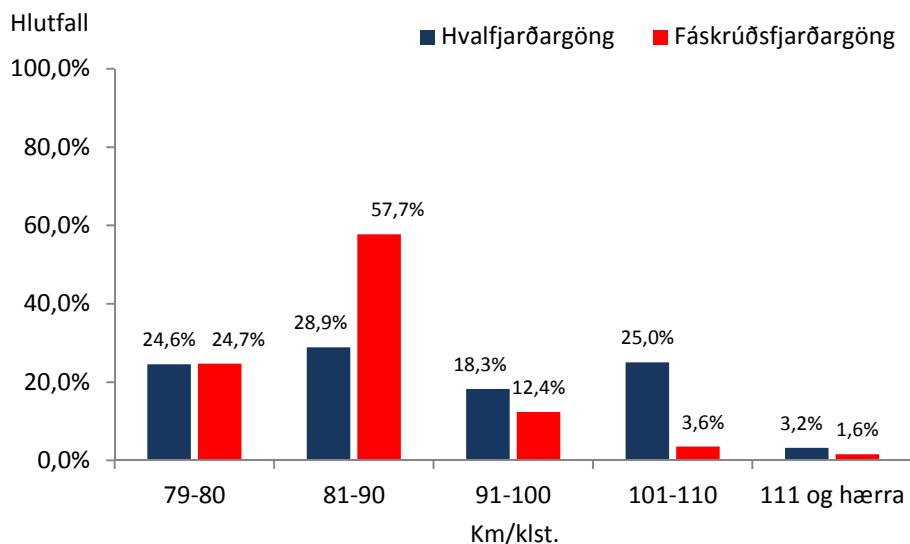
**Mynd 5.** Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar í Fáskrúðsfjarðargöngum skráðu frá 1.1.2010 til 31.12.2011, greindur eftir mánuðum.

Alls voru 4.957 hraðakstursbrot skráð í Hvalfjarðargöngum 2011 en það eru færri brot en árið á undan en þá voru þau rétt tæp 6.000. Flest brot voru skráð í júlí (1.076) en fæst í september (189). Skráð brot voru færri alla mánuði ársins 2011 en árið 2010 að undanskildum júní, júlí, nóvember og desember (mynd 6).



**Mynd 6.** Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar í Hvalfjarðargöngum skráðu frá 1.1.2010 til 31.12.2011, greindur eftir mánuðum.

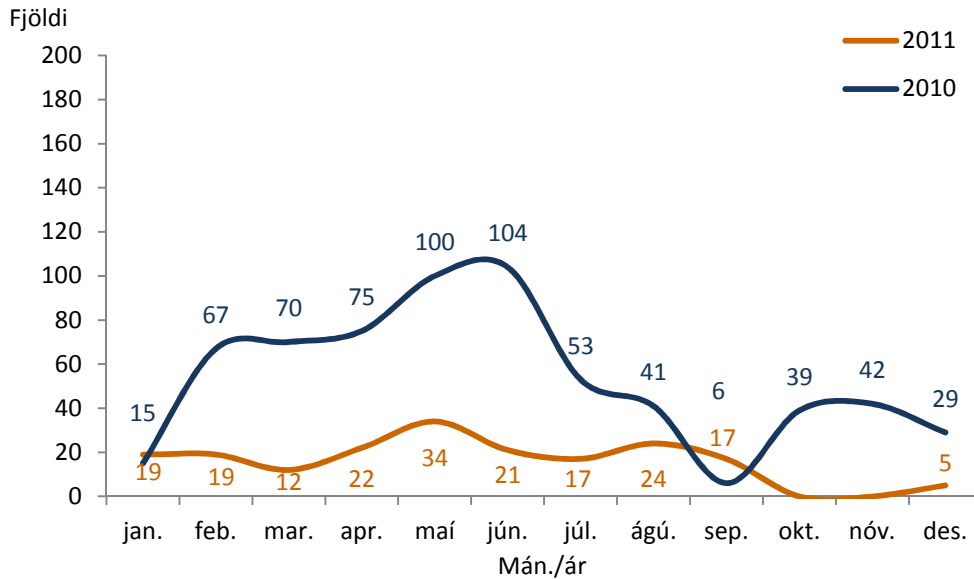
Af þeim sem keyrðu of hratt um Hvalfjarðargöng mældist fjórðungur ökumanna á 101-110 km hraða á klst. en hámarkshraði í göngunum er 70 km/klst. Þetta er töluvert hærra hlutfall en árið á undan. Sá sem mældist á mestum hraða var á 177 km hraða á klst. Munur er á aksturslagi í Hvalfjarðargöngum og Fáskrúðsfjarðargöngum, þ.e. hlutfallslega fleiri ökumenn aka nú hraðar í Hvalfjarðargöngum en Fáskrúðsfjarðargöngum. Um 82% ökumanna í Fáskrúðsfjarðargöngum óku á 90km hraða á klst. eða minna en sá sem hraðast ók var á 168 km hraða á klst.



**Mynd 7.** Hlutfall hraðakstursbrota þar sem hámarkshraði er 70 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð með stafrænum hraðamyndavélum á tímabilinu 1.1.2011 til 31.12.2011.

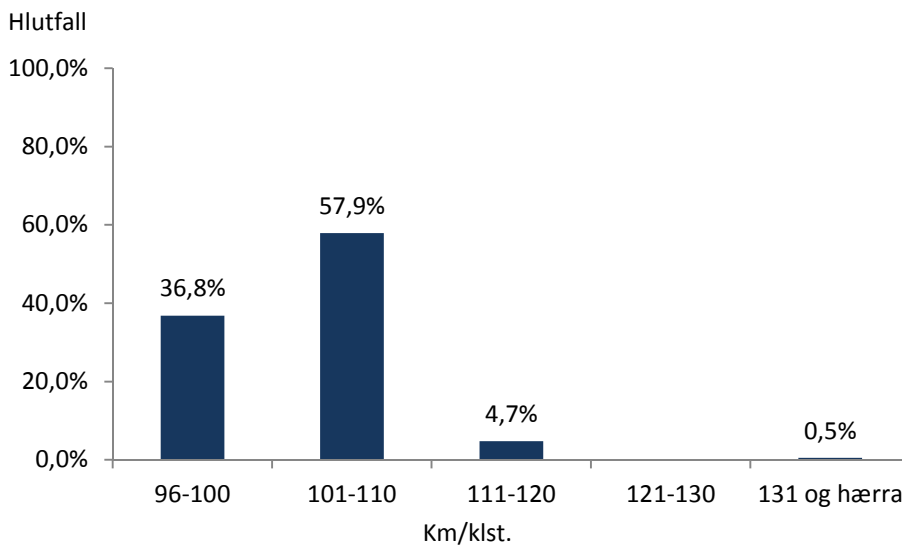
## Suðurnes

Á Suðurnesjum voru 190 brot skráð á árinu 2011 og er það um 70% fækkun frá árinu áður, en þá voru þau 641. Þar er núna aðeins ein vél, á Miðnesheiði, en í fyrra voru þrjár myndavélar á Suðurnesjum. Það útskýrir þessa fækkun en auk þess var nokkuð um bilanir í vélum. Flest brotin áttu sér stað í maí en ólíkt því sem var í fyrra þá voru fleiri brot skráð í september núna, eða 17 talsins (mynd 6).



**Mynd 8.** Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar á Suðurnesjum skráðu frá 1.1.2010 til 31.12.2011, greindur eftir mánuðum.

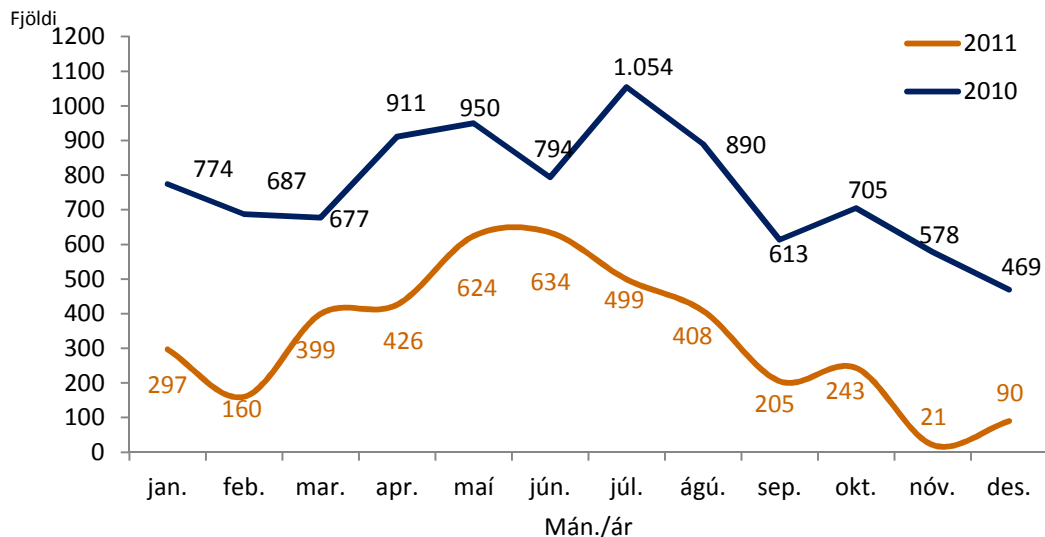
Flestir sem óku of hratt á Suðurnesjum mældust á 96-110 km hraða á klst. hraða, eða tæp 95% ökumanna (mynd 9). Breyting hefur orðið á aksturshegðun á Suðurnesjum, borið saman við sams konar úttekt árið 2010, en núna mælast færri ökumenn á 111 km hraða á klst. og þar yfir. Sá sem var mældur á mestum hraða ók á 131 km hraða á klst.



**Mynd 9.** Hlutfall hraðakstursbrota á Suðurnesjum þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð með stafrænum hraðamyndavélum á tímabilinu 1.01.2011 til 31.12.2011.

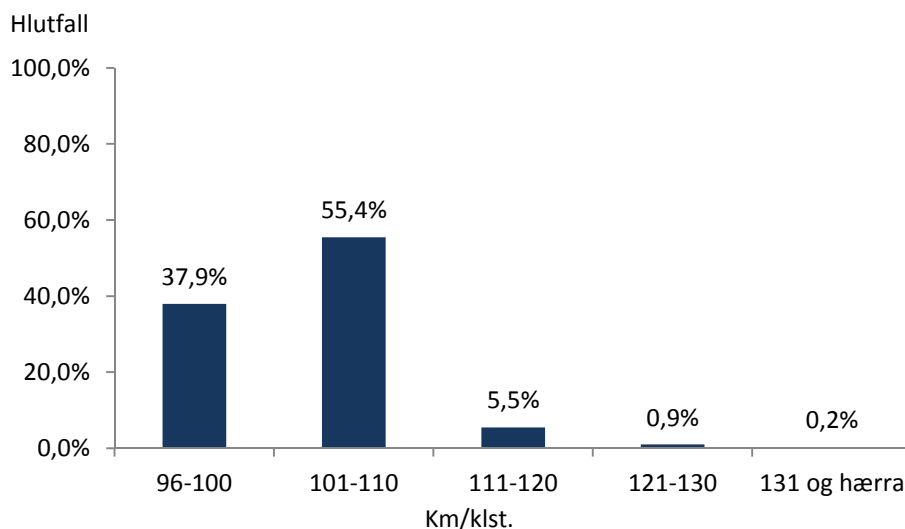
## Suðurland

Á árinu 2011 voru skráð 4.006 brot á Suðurlandi og það gera að meðaltali tæp 11 hraðakstursbrot á dag. Þetta er töluverð fækkun frá árinu á undan, þ.e. fækkun um tæp 56%. Þessa breytingu má m.a. rekja að hluta til kvörðunar og bilunar véla. Brotin dreifðust nokkuð jafnt yfir árið og líkt og í fyrra voru þau flest skráð yfir sumartímenn (mynd 10).



**Mynd 10.** Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar á Suðurlandi skráðu frá 1.1.2010 til 31.12.2011, greindur eftir mánuðum.

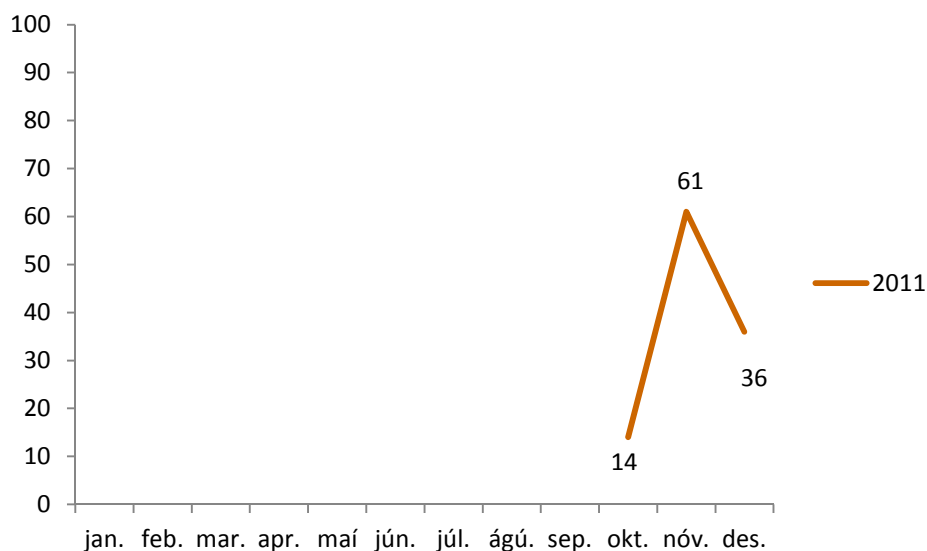
Af þeim öikumönnum sem óku of hratt á Suðurlandsvegi óku rúm 93% á bilinu 96-110 km hraða á klst. en hámarkshraði þar er 90 km/klst. Þetta eru svipaðar niðurstöður og í fyrra. Sá sem mældist á mestum hraða ók á 151 km/klst. og annar á 144 km/klst.



**Mynd 11.** Hlutfall hraðakstursbrota á Suðurlandi þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð með stafrænum hraðamyndavélum á tímabilinu 1.1.2011 til 31.12.2011.

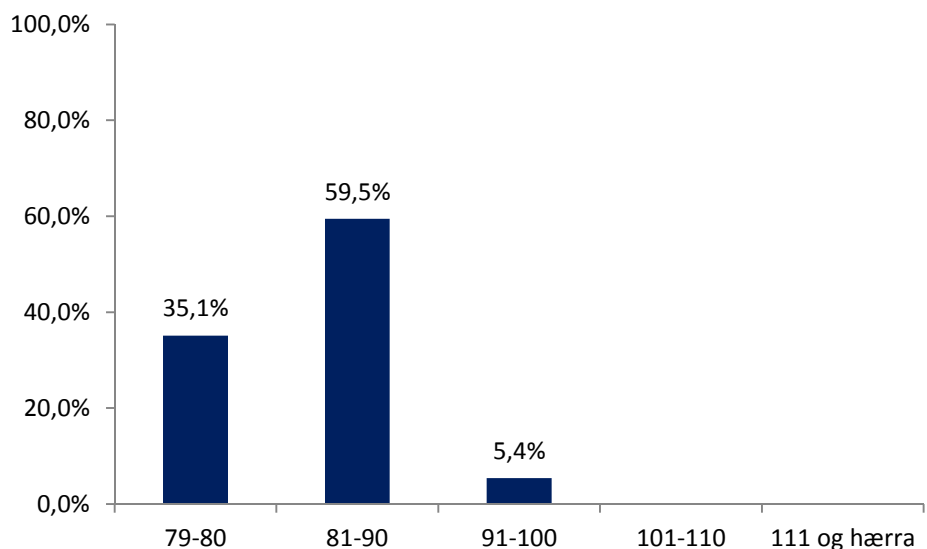
## Bolungarvíkurgöng

Árið 2011 voru tvær stafrænar hraðamyndavélar teknar í notkun í fyrri hluta október í Bolungarvíkurgöngum. Frá þeim tíma til áramóta voru 111 brot skráð þar, þar af rúmur helmingur í nóvember, eða 61 brot.



**Mynd 12.** Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar í Bolungarvíkurgöngum (á Djúpvegi) hafa skráð frá 1.10.2011 til 31.12.2011, greindur eftir mánuðum.

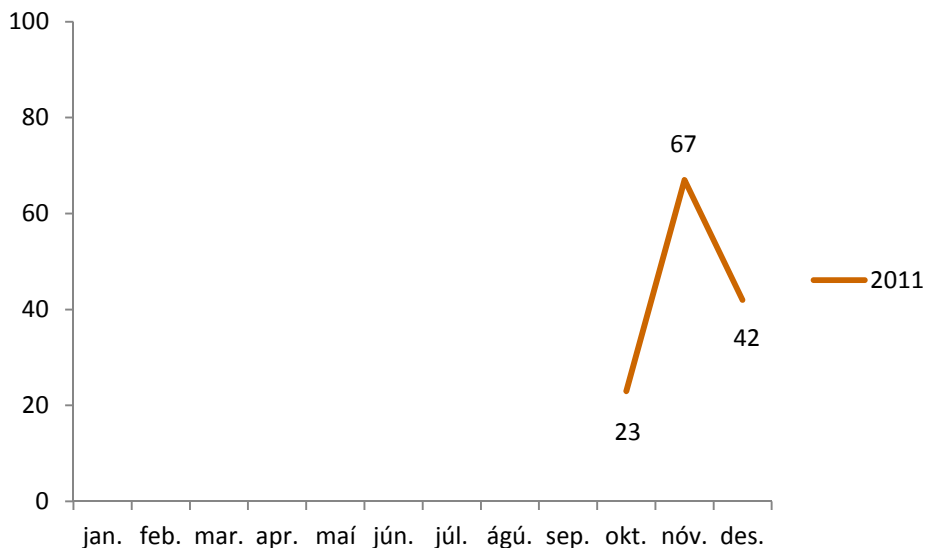
Flestir sem óku of hratt í Bolungarvíkurgöngum óku á 79-90 km hraða á klst., eða tæp 95%, en hámarkshraði í göngunum er 70 km/klst. Enginn mældist á yfir 100 km/klst. en sá sem hraðast ók var á 99 km hraða á klst.



**Mynd 13.** Hlutfall hraðakstursbrota í Bolungarvíkurgöngum (á Djúpvegi) þar sem hámarkshraði er 70 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð með stafrænum hraðamyndavélum á tímabilinu 1.10.2011 til 31.12.2011.

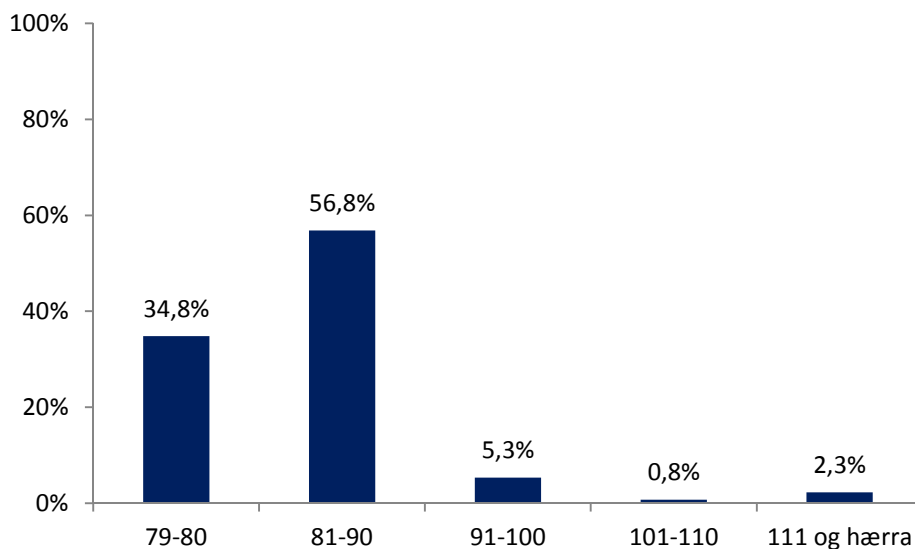
Þrjár vélar voru teknar í notkun í Héðinsfjarðargöngum á árinu 2011. Frá því í október fram að áramótum voru samtals 132 brot skráð, flest í nóvember, eða 67 talsins.

## Héðinsfjarðargöng



**Mynd 14.** Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar í Héðinsfjarðargöngum (á Siglufjarðarvegi) skráðu frá 1.10.2011 til 31.12.2011, greindur eftir mánuðum.

Tæp 92% ökumanna óku á 79-90 km hraða á klst. en leyfður hámarkshraði í göngunum er 70 km/klst. Um 2% óku á 111km hraða á klst. og þar yfir. Sá sem hraðast ók var á 123 km hraða á klst.



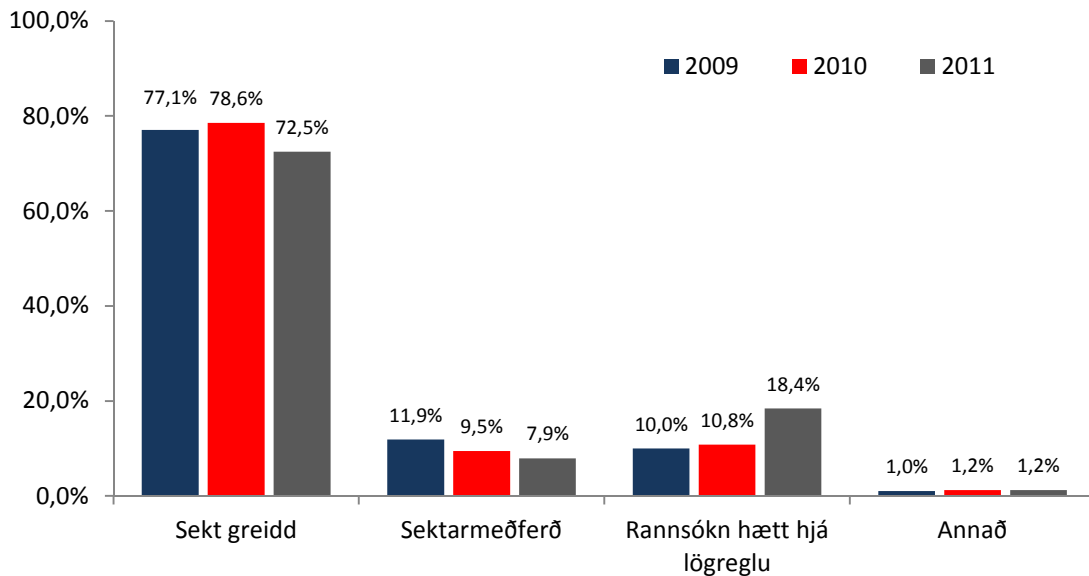
**Mynd 15.** Hlutfall hraðakstursbrota í Héðinsfjarðargöngum (á Siglufjarðarvegi) þar sem hámarkshraði er 70 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð með stafrænum hraðamyndavélum á tímabilinu 1.10.2011 til 31.12.2011.

Þetta er fyrsta úttektin sem gerð er á hraðakstursbrotum skráðum á stafrænar hraðamyndavélar í Bolungarvíkur- og Héðinsfjarðargöngum.

## Sektarboð

Af 13.238 hraðakstursbrotum sem skráð voru á árinu 2011 hafa 8.665 ökumenn greitt sektir sínar, eða rúm 65%. Þetta er lægra hlutfall og á árin á undan (mynd 12). Alls eru 7,9% í

sektarmeðferð en rannsókn var hætt í rúmlega 18% tilvika. Þetta er miðað við stöðu í málaskrá lögreglunnar 25. janúar 2012 en hafa þarf í huga að þau brot sem eru skráð rétt fyrir áramót eru hugsanlega enn ógreidd.



#### Mynd

**16. Afgreiðsla mála sem stafrænar hraðamyndavélar skráðu frá 1.1.2009 til 31.12.2011.**

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

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

### Viðauki

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

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

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

2011





**Tafla 1. Láttnir og alvarlega slasaðir 1991-2011**

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

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

2011	Fjöldi látinna	Hlutfall
Karl	8	66,67%
Kona	4	33,33%

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

2011	Fjöldi látinna	Hlutfall
0-16 ára	2	16,67%
15-26 ára	4	33,33%
25-36 ára	0	0,00%
35-46 ára	1	8,33%
45-56 ára	1	8,33%
55-66 ára	2	16,67%
67 ára og eldri	2	16,67%

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

<b>2011</b>	<b>Fjöldi látinna</b>	<b>Hlutfall</b>
janúar-mars	1	8,33%
apríl-júní	5	41,67%
júlí-september	4	33,33%
október-deseember	2	16,67%

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

<b>2011</b>	<b>Fjöldi látinna</b>	<b>Hlutfall</b>
Dreifbýli	9	75,00%
Þéttbýli	3	25,00%

**Tafla 6. Flokkun látinna**

<b>2011</b>	<b>Fjöldi látinna</b>	<b>Hlutfall</b>
Ökumenn bifreiða	6	50,00%
Farþegar bifreiða	1	8,33%
Ökumenn bifhjóla	1	8,33%
Fótgangandi	4	33,33%
Aðrir	0	0,00%

**Tafla 7. Tegund banaslysa**

<b>2011</b>	<b>Fjöldi látinna</b>	<b>Hlutfall</b>
Árekstur	3	25,00%
Ekið á húsvegg við veg	1	8,33%
Útafakstur	4	33,33%
Ekið á fótgangandi	4	33,33%

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

<b>2011</b>	<b>Fjöldi látinna</b>	<b>Hlutfall</b>
Höfuðborgarsvæðið	2	16,67%
Suðurnes	0	0,00%
Vesturland / Vestfirðir	0	0,00%
Norðurland	5	41,67%
Austurland	3	25,00%
Suðurland	2	16,67%

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

Uppgjör fyrir árið 2011



## Samtals

<b>Verkefni eftir landshlutum</b>	<b>Kostnaður í lok árs 2011 (þús. kr.)</b>
Suðursvæði	40.914
Suðvestursvæði	30.018
Norðvestursvæði	64.465
Norðaustursvæði	53.958
<b>Samtals:</b>	<b>189.355</b>

## Suðursvæði

Vegkafli	Staður	Áætlun 2011	Aðgerðir 2011	Kostnaður í lok árs 2011 (þús.)
1-b5	Hringvegur við Hólísá á Sólheimasandi	Ljúka vinnu við uppsetningu veggríðs við óvanið ræsi.	Endanlegur frágangur á veggríði sem sett var upp 2012.	188
1-d5	Hringvegur ofan Arnbergs á Selfossi		Árið 2010 var sett gangbraut ofan Arnbergs. Um er að ræða eftirstöðvar kostnaðar vegna lýsingar.	66
30-02/30-03/31-01	Skeiðavegur við Skálholtsveg	Setja framhjáhlaup við vegamótin	Sett var framhjáhlaup, vegur breikkaður og klæddur, þó vantar seinna lag klæðingar.	1.309
34-01	Eyrarbakkevegur mótis við Suðurhóla á Selfossi		Árið 2010 var sett gangbraut við Suðurhóla. Um er að ræða eftirstöðvar kostnaðar vegna lýsingar.	66
34-02	Eyrarbakkevegur við 1) Votmúlaveg, 2) Eyðimörk (afleggjara að gámasstöð), 3) Tjarnarbyggð	Setja framhjáhlaup, vasa við þrenn vegamót	Sett framhjáhlaup við þrenn vegamót, vegur breikkaður og klæddur. Seinna lagið vantar.	3.271
34-05	Eyrarbakkevegur austan við Óseyrarbrú	Ljúka lagfæringum á vegfláa.	Lokið lagfæringum á vegfláa.	2.150
35-01/1-d5/1-d6	Biskupstungnabraut við Hringveg	Bæta merkingar með því að mála þverrendur og setja þverslá.	Málaðar voru þverrendur á Biskupstungnabraut við Hringveg og sett þverslá á Hringveg mótis við Biskupstungnabraut.	378
35-01/35-02/36-01	Biskupstungnabraut við Þingvallaveg	Setja framhjáhlaup.	Sett var framhjáhlaup, vegur breikkaður og klæddur, þó vantar seinna lag klæðingar.	4.060
35-02	Biskupstungnabraut við Keríð	Setja framhjáhlaup	Sett var framhjáhlaup, vegur breikkaður og klæddur, þó vantar seinna lag klæðingar.	
35-06	Biskupstungnabraut við Reykholt	Setja þéttbýlishlið og setja upp 22 ljósaustaurar sem keyptir voru 2010.	Bæjarmerki voru sett upp, eyja löggó á veg og 22 ljósaustaurar settir upp og tengdir.	8.507
35-07/35-08/37-04	Biskupstungnabraut, vegamót við Laugarvatnsveg hjá Múla	Bæta merkingar með því að mála þverrendur og setja þverslá.	Sett var þverslár og jafnframt málaðar þverrendur á Biskupstungnabraut (35-07) sunnan vegamótanna.	265
35-08	Biskupstungnabraut við Tungufjót. Einbreið brú.	Setja upp aðvörunarijós við einbreiða brú.	Sett var upp aðvörunarijós við brúna.	1.131
35-09	Biskupstungnabraut við Gullfoss	Lagfæra vegamót.	Vegamót voru lagfærð með því að bæta efni í fláann, í kverkina til að auka breidd í beygju.	162
36-02	Þingvallavegur í grennd við Steingrímsstöð	Þama er bratt fram af vegi, setja veggríð.	Sett var upp 700 m víravegríð í fláann, tveir endar.	5.869
36-03/36-06	Þingvallavegur við Þjóðgarðsmörk	Setja upp bæjarhlið beggja vegna þar sem ekið er inn í Þjóðgarðinn.	Sett voru upp bæjarhlið beggja vegna þar sem ekið er inn í Þjóðgarðinn. Eftir er að malbika breikkun vestan megin og leggja báðar eyfarnar.	6.940
37-01	Laugarvatnsvegur við Biskupstungnabraut	Bæta merkingar með því að mála þverrendur.	Málaðar voru þverrendur.	159
37-03	Laugarvatnsvegur á Laugarvatni	Lagfæra veg við bæjarhlið.	Vegur lagfærður við bæjarhlið.	848
39-01	Þrengslavegur norðan vegamóta við Hlíðarendaveg	Setja stefnuörvar á Þrengslaveg norðan vegamóta við Hlíðarendaveg	Settar voru stefnuörvar meðfram Þrengslavegi	488
204-01	Meðallandsvegur við Tungulæk í Landbrofi.	Þama er beygja við brú. Lengja þarf bitavegríð.	Veggríð lengt öðrum megin um 20-30 m og endar grafnir niður.	183

208-00	Skaffirtunguvegur við brú yfir Eldvatn hjá Ásum	Lengja vegrið.	Árið 2010 var bitavegrið var lengt, allir 4 endar, 24 og 28 m öðrum megin en 32 og 32 m hinum megin. Kostnaður við þetta verk færðist á 2011.	496
208-01	Skaffirtunguvegur neðan við Hvamm		Árið 2010 var víravegrið sett við krappa beygju. Um er að ræða eftirstöðvar kostnaðar við það verk.	157
286-02	Haga braut hjá Haga	Ljúka verki sem unnið var 2010.	Þarna var breikkuð blindhæð árið 2010. Unnið að endursáningu.	44
376-92	Breiðamörk við Vamá í Hveragerði	Setja vegrið.	Sett upp 270 m langt víravegrið, 2 endar	2.354
	Hönnun öryggisaðgerða á Suðursvæði			1.383
	Umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á Suðursvæði			438
	<b>Samtals áfallinn kostnaður á Suðursvæði í árslok 2011:</b>			<b>40.914</b>

## Suðvestursvæði

Vegkafli	Staður	Áætlun 2011	Aðgerðir 2011	Kostnaður í lok árs 2011 (pús.)
1-e2	Hringvegur vestan hringtorgs við Norðlingaholt	Lengja vegrið við undirgöng og setja ABC enda	Vegrið við undirgöng lengd beggja vegna vegar og settir eftirgefanlegir vegriðsendar.	5.868
1-e2	Hringvegur við Rauðhóla	Lengja vegrið við undirgöng og setja ABC enda		
36-11	Þingvallavegur við Leirvogsa (við Stardal)	Breikka þarf veg og lengja vegrið.	Lokið var við breikkun vegar en uppsetning vegriðs mun fara fram 2012. Eftir er að greiða malarefni.	1.360
36-12	Þingvallavegur við Köldukvísl (við Gjúfrastein)	Lengja vegrið.	Verkið var hafið en ekki tókst að ljúka því.	13.837
36-12	Þingvallavegur í Mosfellisdal, við Norður-Reykjaá (Suðurá) í grennd við Hlaðgerðarkot	Setja upp vegrið.	Sett upp vegrið beggja vegna vegar, samtals um 700 m	
40-02	Hafnarjarðarvegur um Kópavog		Árið 2010 var sett upp vegrið milli akstursstefna á þessum stað. Um er að ræða eftirstöðvar kostnaðar við það verk.	841
41-13	Reykjanesbraut við Kaplakrika	Setja upp vegrið þar sem vegurinn liggur meðfram þróttasvæði.	Vegrið, 200 m langt, sett upp skv. áætlun.	2.737
41-14	Reykjanesbraut, vegamót við Ásbraut	Setja upp spegil á vegamótunum.	Spegill settur upp skv. áætlun	579
41-15	Reykjanesbraut við undirgöng við Ásvelli.	Lengja vegrið.	Vegrið lengt um 200 m.	2.469
49-02/419	Nesbraut til austurs, við rampa upp á Höfðabakkabrú	Laga endaðrágang vegriðs.	Settur upp ABC-öryggisendi.	544
	Hönnun öryggisaðgerða á Suðvestursvæði			780
	Umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á Suðvestursvæði			1.004
	<b>Samtals áfallinn kostnaður á Suðvestursvæði 2011:</b>			<b>30.018</b>

## Norðvestursvæði

Vegkafli	Staður	Áætlun 2011	Aðgerðir 2011	Kostnaður í lok árs 2011 (þús.)
1-g3	Hringvegur við Leirá	Færa vegrið út frá ræssi og mynda þannig framhjálaup við Leirársveitarveg. Fylla í skurð á 300 m kaffla sunnan vegar að Beitistöðum.	Verkið unnið skv. áætlun.	1.543
1-g4	Hringvegur við óvarið ræssi við Seleyrargil norðan afleggjara að Mótél Venusi og framhjálaup við afleggjara.	Setja vegrið beggja vegna á ræssi við Seleyrargil og setja framhjálaup við afleggjara að Mótél Venusi.	Lokið var við að setja framhjálaup en eftir að leggja bundið slitlag á það og einnig eftir að setja upp vegrið. Verkinu verður haldið áfram árið 2012.	880
1-g6/1-g7	Hringvegur um Borgarnes.	Setja upp hraðaviðvörðunarljós.	Sett upp eitt viðvörðunarljós í Sandvík.	1.345
1-k2/1-k3	Hringvegur við vegamót við Reykjaskóla	Lagfæra vegamót	Vegamótið voru hækkuð til að auka yfirsýn. Beygja til norðurs var rýmkuð og sett framhjálaup.	6.820
1-m3	Hringvegur í Langadal, norðan Svinvetningabrautar	Setja vegrið.	Sett var upp fjögurra víra fláavegrið í hægri kant vegar.	1.838
1-m4	Hringvegur í Langadal, sunnan Svinvetningabrautar	Setja vegrið.	Sett var upp fjögurra víra fláavegrið í hægri kant vegar.	1.838
50-04	Borgarfjarðarbraut við Hvítá við Kljáfoss	Lengja vegrið við brúna.	Vegrið voru lengd á öllum hornum brúarinnar og þau sveigð út fyrir veg.	1.960
54-02	Snæfellsnesvegur við Langá	Upphaflega var lagt til að lengja vegrið í vinstri kant til vesturs. Við skoðun þótti rétt að afhuga möguleika á að loka skurðinum sem þarna er við fláafót eða færa hann.	Skurði var lokað.	143
54-14	Snæfellsnesvegur við Grjóta	Setja vegrið. Þarna er há fylling yfir stórt ræsi.	Sett var upp fjögurra víra fláavegrið.	4.017
56-02	Vatnaleið, hægri kantur í Sátudal	Setja fláavegrið.	Sett var fjögurra víra fláavegrið.	4.593
60-01	Vestfjarðavegur við Dalsmynni	Lengja vegrið.	Verk unnið skv. áætlun.	864
60-42	Vestfjarðavegur við brú yfir Dýrafjörð.	Lengja vegrið í báðar áttir.	Efni var keypt á árinu 2010. Verkinu er lokið í samræmi við áætlun.	735
60-45	Vestfjarðavegur við brú yfir Öfundarfjörð	Lengja vegrið í báðar áttir.	Efni var keypt á árinu 2010. Verkinu er lokið í samræmi við áætlun.	2.037
61-22	Djúpvegur milli Strandavegar og Summaldalsár	Setja upp vegrið.	Efni var keypt en vegrið verður sett upp árið 2012.	2.990
61-23	Djúpvegur í grennd við Summaldalsá.	Setja upp vegrið.	Efni var keypt en vegrið verður sett upp árið 2012.	3.041
61-24	Djúpvegur um Grafarháls	Setja upp vegrið.	Efni var keypt og axlir breikkaðar. Vegrið verður sett upp árið 2012.	2.646
61-37	Djúpvegur um Súðavík.	Setja upp hraðaviðvörðunarljós.	Lokið við uppsetningu á hraðaviðvörðunarljósum.	3.296
61-41	Djúpvegur við Tunguá í Skutulsfirði	Lengja vegrið í báðar áttir.	Vegrið sett upp skv. áætlun en efnið var keypt árið 2010.	913

62-04	Barðastrandarvegur um Kleifaheiði, að norðan, Skráargatsbeygja	Setja vegrið.	Efni í vegrið var keypt en uppsetning fer fram árið 2012.	1.717
65-02	Súgandafjarðarvegur við Kleif	Setja upp vegrið. Efni af Óshlíð verður notað.	Lokið var við að breikka veg en eftir er að setja vegrið. Það verður gert árið 2012.	5.061
503-01	Innesvegur við Heynes	Fylla í tjörn og lagfæra ræsi.	Sett var hlíðarfylling í tjörnina meðfram veginum og ræsi var lengt.	667
509-01/51-01 / 51-02	Vegamót Akrafjallsvegur og Akranesvegur og Akranesvegur að hringtorgi við Akranes	Setja lýsingu við vegamótin og meðfram Akranesvegi að hringtorgi við Akranes	Sett var upp lýsingu við vegamótin og staurum jafnframt fjólgæð meðfram Akranesvegi þannig að samfeld lýsing yrði niður að hringtorgi við Akranes.	2.222
704-04	Miðfjarðarvegur við Laugabakka	Byrja á hraðadempanði aðgerðum sem felast í gerð bæjarhlíða, uppsetningu á tveimur umferðareyjum og bættri lýsingu.	Settar umferðareyjur við Laugabakka. Framkvæmdum verður haldið áfram árið 2012.	1.676
	Þjónustustöð Borgarnesi, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega	Ræsi var lengt við Akrafjallsveg.	1.371
	Þjónustustöð Ólafsvík, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar.	772
	Þjónustustöð Búðardal, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar.	33
	Þjónustustöð Ísafirði, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega	Hreinsuð var vegrás í Hestfirði.	939
	Þjónustustöð Hólmavík, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega	Unnið að hreinsun vegsvæðis við Djúpvæg sunnan Hólmavíkur og við Heiðarbæ á Innstrandavegi.	1.094
	Þjónustustöð Hvammstanga, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar.	1.128
	Þjónustustöð Sauðárkróki, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar.	1.514
	Hönnun öryggisaðgerða á Norðvestursvæði			1.194
	Umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á Norðvestursvæði			3.579
<b>Samtals áfallinn kostnaður á Norðvestursvæði árið 2011:</b>				<b>64.465</b>



## Norðaustursvæði

Vegkafli	Staður	Áætlun 2011	Ábgerðir 2011	Kostnaður í lok árs 2011 (pús.)
1-q3	Hringvegur milli Grenivíkurvegjar og Illugastaðavegar	Setja upp vegröð.	Sett upp 600 m af röravegröð ofan við Grenivíkurvegarmót. Meginhluti af vegröðsefni var til frá fyrra verki sem búið var að greiða, og er sá kostnaður, um 6 milljónir, ekki meðtalin.	7.071
1-q8/ 1-q7/845-01	Hringvegur, vegamót við Aðaldalsveg við Einarstaði	Laga umhverfi vegar.	Vegfláar gerðir um 1:4 við vegamótin.	412
1-q9	Hringvegur við Helluvað	Lagfæra öryggissvæði og setja upp vegröð.	Vegur breikkaður í 7,5 m á 740 m kafla. Sett upp 1040 m af flávegröð og bitavegröð endurnýjað á um 30 m kafla um brú á Helluvaðsá. Á því svæði sem ekki var sett vegröð voru fláar gerðir 1:3 og öryggissvæði lagfært. Gert blástæði fyrir veiðimenn og gengið frá einni gönguleið yfir veg fyrir veiðimenn og búfé við Helluvaðsá.	16.006
1-t3	Hringvegur við Egilsstaði	Loka skurði við veg og lagfæra umhverfi vegar.	Djúpum vegskurði sem var um 5-6 m frá vegkanti lokað með vegi á 650 m löngum kafla. Skurður dreinaður með röri og mól, fyllt yfir með mól. Vegfláar gerðir um 1:4. Einnig gerðar framhjá-aksturrænar við tvenn vegamót þar sem er aðkoma að verslunar- og þjónustusvæði á Egilsstöðum. Heildarkostnaður er um 17 m.kr., þar af var 9,2 m.kr. kostnaðar af stýkingum og endurbótum.	7.806
82-01	Ólafsfjarðarvegur í grennd við bæinn Hvamm í Arnarneshreppi	Laga skurbakka meðfram vegi og ganga frá röraendum.	Lagfæringar á vegskurði og köntum á um 1 km kafla. Jafnframt voru nokkrir ræsaendar lagfærðir. Byrjað var á þessari öryggisaðgerð árið 2009.	1.041
83-01	Grenivíkurvegur við Hringveg	Lengja vegröð.	Axillir breikkaðar og bitavegröð sem fyrir var lengt um 200 m.	4.735
83-02	Grenivíkurvegur í grennd við Ystuvík	Setja upp vegröð. Hreinsa grjót meðfram vegi.	Vegaxlir voru breikkaðar og sett var upp nýtt bitavegröð á 400 m kafla við Ystuvíkur-Hóla á hættulegu svæði. Vegsvæði grjóthreinsað á kafla ofan vegar.	5.417
92-09/10	Norðfjarðarvegur um Oddsskarð	Lagfæra vegsvæði og frágang við vegröð.	Axillir voru breikkaðar undir og fyllt bak við vegröð á tveim stöðum Eskifjarðarmegin í Oddsskarði á samtals um 220 m kafla. Stórgryti var hreinsað við háar fyllingar við skíðasvæði á um 150 m kafla. Grjótvörn jöfnuð og stórgryti hreinsað á um 100 m svæði í fjöru í Eskifjarðarkrök (92-07).	1.726

829-01/1-p9/1-q0	Hringvegur við Eyjafjarðarbraut eystri	Bæta merkingar vegamóta.	Settar voru hvinnendur við vegamótin.	382
829-02	Eyjafjarðarbraut eystri við Munkabverá		Árið 2010 var sett upp aðvornaljós við einbreiða brú yfir Munkabverá. Um er að ræða eftirstöðvar kostnaðar vegna þess verks.	103
	Þjónustustöð Akureyri, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega	Á Ólafsfjarðarvegi 82-03 voru á um 7 km kafla stakir, stórir steinar fjarlægðir eða grafnir í jörðu. Á 82-05 voru á um 4 km kafla tvær stórar grjóthúgur fjarlægðar og mikið af grjóti grafið í jörðu með vegi.	847
	Þjónustustöð Húsavík, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega	Vegsvæði grjóthreinsað á um 1 km kafla á Hringvegi (1-1) frá vegamótum v. Kísilveg í átt að Reynihlið.	964
	Þjónustustöð Þórshöfn, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega	Grjóthreinsun með Langanesvegi (869-04) á 3,3 km löngum kafla beggja megin vegar.	804
	Þjónustustöð Fellabæ, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega	Fjárheimild notuð í lagfæringar á umhverfi Hringvegur við Egilsstaði (1-t3).	
	Þjónustustöð Reyðarfirði, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega	Kostnaður þjónustustöðvar v. grjóthreinsunar, breikkunar og frágangs v. vegróð á Norðfjarðarvegi 92-09.	818
	Þjónustustöð Höfn	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega	Vegsvæði grjóthreinsað á um 3,8 km kafla milli Hvalness og Víkur í Lóni. Stórir steinar færðir út fyrir öryggissvæði eða grafnir í jörðu, tveir klapparkollar fleygðir niður.	942
	Hönnun öryggisaðgerða á Norðaustursvæði			1.403
	Umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á Norðaustursvæði			3.480
	<b>Samtals áfallinn kostnaður á Norðaustursvæði árið 2011:</b>			<b>53.958</b>

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

Uppgjör fyrir árið 2011



## Verkefni umferðaröryggisáætlunar: Hvíldarsvæði og undirgöng fyrir búfé.

Uppgjör fyrir 2011.

Vegkafli	Staður	Áætlun 2011	Aðgerðir 2011	Kostnaður í lok árs 2011 (þús. kr.)
1-x9	Hringvegur við vegamót við Freysnes		Lokið við breikkun á tvennum vegamótum og lögð tvöföld klæðing. Bætt aðgengi stórra flutningabíla að hvíldar- og áningarstað	931
1-k8	Hringvegur við Sveinsstaði í Vatnsdal	Búa til undirgöng fyrir hross	Sett voru undirgöng fyrir hross undir veginn	4.996
37-03	Laugarvatnsvegur við Laugardalshóla	Setja búfjarræsi	Sett niður búfjarræsi	3.390
<b>Samtals áfallinn kostnaður 2011:</b>				<b>9.316</b>

## Viðauki VI. Skýrslur um grunnskólafræðslu



## Fjárhagslegt uppgjör Grundaskóla

### -Fjárhagslegt uppgjör á umferðarfræðslu í Grundaskóla 2011

Sundurliðun kostnaðar vegna móðurskóla í umferðarfræðslu árið 2011 liggur fyrir. Fjárhagsáætlun fyrir verkefnið gerði ráð fyrir 5.5 milljónum króna sbr. samstarfssamning er undirritaður var um verkefnið. Samningurinn var unnin með vísan í kostnaðaráætlun frá Umferðarstofu/Grundaskóla. Ljóst er að kostnaður árið 2011 er 930.086 kr. umfram það sem gert var ráð fyrir í kostnaðaráætlun.

Niðurstöðutölur fyrir verkefnið 2011 eru eftirfarandi:

Kostnaðarliðir	Áætlun 2011	Kostnaður 2011
<b>Laun og launatengd gjöld 2011</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Úthringingar/símavinna</li> <li>• Undirbúningur ferða, funda, fyrirlestra</li> <li>• Heimsóknir í skóla</li> <li>• Efnisöflun fyrir vef/lestur</li> <li>• Ráðgjöf/samstarf</li> <li>• Annað tengt fundum, stjórnun o.fl.</li> </ul>	4.240.000-	<u><b>5.312.792-</b></u> <ul style="list-style-type: none"> <li>1.383.838</li> <li>922.558</li> <li>1.383.838</li> <li>645.791</li> <li>476.768</li> <li>500.000</li> </ul>
<b>Aðstöðugjöld í Grundaskóla vegna verkefnis</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tölvukostnaður</li> <li>• Ljósritun</li> <li>• Pósturburðargjöld</li> <li>• Símakostnaður</li> <li>• Mótt. gesta, kaffikostn. o.fl.</li> <li>• Aðstöðugjöld (12500 pr. mán)</li> </ul>	700.000-	<u><b>700.000-</b></u> <ul style="list-style-type: none"> <li>250.000</li> <li>85.000</li> <li>25.000</li> <li>150.000</li> <li>40.000</li> <li>150.000</li> </ul>
<b>Ferðakostnaður</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gisting/flug</li> <li>• Bílaleiga</li> <li>• Aksturskostnaður, göng o.fl.</li> </ul>	460.000-	<u><b>426.294-</b></u> <ul style="list-style-type: none"> <li>63.305</li> <li>24.833</li> <li>338.156</li> </ul>
<b>Kostnaður alls vegna móðurskólaverkefnis 2011:</b>	<b>5.500.000</b>	<b>6.439.086</b>

**Starfið í Grundaskóla  
móðurskóla í umferðarfræðslu,  
2011**



**Lokaskýrsla desember 2011**

**Sigurður Þór Elísson  
Umferðarfræðslufulltrúi í Grundaskóla**

## **Almennt um móðurskólustarf í umferðarfræðslu á starfsárinu 2011**

Starfsfólk Grundaskóla hélt áfram öflugu uppbyggingar- og fræðslustarfi tengt umferðarfræðslu í grunnskólum landsins. Staða umferðarfræðslunnar styrkist með hverju árinu sem líður og fræðslustarf fyrri ára er farið að skila sér. Þeim skólum sem hafa umferðarfræðslu í námskrá fjölgar stöðugt og faglegur metnaður fyrir fræðslunni er að aukast. Það er von okkar og trú að þessi fræðsla eigi þátt í fækkun umferðarslysa á Íslandi.

Á þessu starfsári var ýmsum málum sinnt bæði nýjum verkefnum og öðrum sem fylgt hefur verið eftir frá fyrra ári. Eins fram kom í áfangskýrslu frá því í júlí urðu breytingar á allri skráningu verkefna og eftirfylgd tengt umferðarfræðslunni. Í þessu sambandi ber fyrst að nefna að vinnutími starfsmanna var skráður á verkefni og unnið hefur verið eftir nýjum stöðulista varðandi umferðarfræðslu í grunnskólum. Hvoru tveggja er ætlað að auðvelda yfirvöldum að fylgjast með áherslum og árangri starfsins. Starfsmenn hafa endurskoðað fyrri störf og reynt að skerpa á þeim áherslum sem settar eru í starfinu fyrir þetta ár. Á fyrri hluta árs 2011 var lögð áhersla á markvissar hringingar út í skólana en á seinni hluta ársins var meira lagt upp úr heimsóknnum, vinnu við umferðarvefinn og styrkja tengsl við einstaka skóla. Við höfum reynt að byggja upp tengiliðakerfi og efla starf innan hvers skóla. Einnig var reynt að auka fræðslu til skólastjórnenda og að efla fræðslu til s.k. skólaráða.

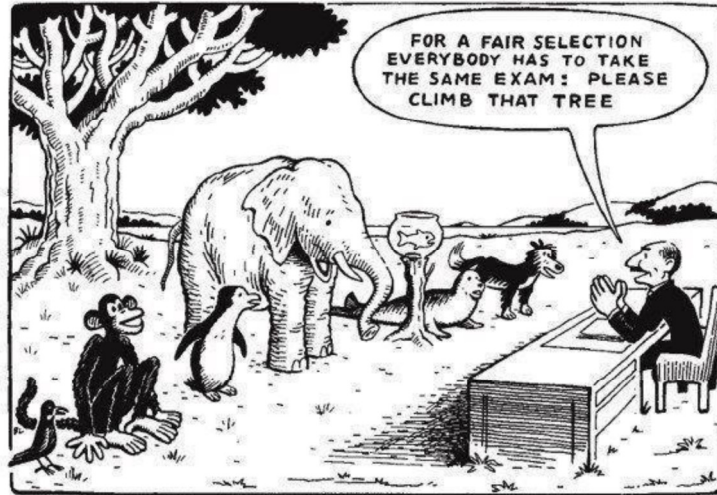
Eftirfarandi er stutt upptalning helstu verkefna sem var sinnt á starfsárinu 2011.

### **Mat á umferðarfræðslu**

Á þessu starfsári hefur starfshópur í Grundaskóla farið yfir mat og mælingar á umferðarfræðslustarfinu. Til þessa hefur verið stuðst við skráningu á stöðunni miðað við hversu margir skólar eru komnir með umferðarfræðslu inn í skólanámskrá. Þetta fyrirkomulag hefur hentað ágætlega til þessa þar sem nær enginn skóli hafði umferðarfræðslu inni í sinni skólanámskrá þegar þetta fræðslustarf hófst árið 2005. Í dag er staðan allt önnur og flestir skólar eru komnir með umferðarfræðsluna inn að einhverju leiti sem er mjög jákvætt. Gallarnir eru hins vegar þeir að þessi mælikvarði segir fátt annað um umferðarfræðsluna. Nauðsynlegt er að endurskoða þessa skráningu. Til dæmis segir skráningin ekkert um hvort umferðarfræðsla sé bara í 1. bekk eða öllum bekkjum skólans. Við höfum einnig velt fyrir okkur nýjum nálgunum varðandi mat á verkefninu. Þ.e.a.s nálgast árangurmælingar út frá fleiri viðmiðunum þar sem það er ekki alveg að treysta að umferðarfræðsla sé sinnt þó hún sé komin inn í skólanámskrá einhvers skóla. Það er vissulega áfangi eins og fyrr segir en ekki trygging fyrir góðri fræðslu. Í umræðum starfsmanna hefur verið rætt um margvíslegar leiðir svo sem stjórnenda-, þátttakenda-, markmiðs-, neytenda- eða nemendamiðaða nálgun. Við



höfum einnig rætt um viðmið og staðla fyrir þetta mat. Mikilvægt er að finna nálgun sem gefur raunhæfar upplýsingar um stöðuna og afrakstur þessa fræðslustarfs. Hér er um mál sem þarf að skoða frekar í samstarfi við Umferðarstofu.



### Úthringingar í skóla

Búið er að hafa samband a.m.k. einu sinni símleiðis eða í tölvupósti við alla skóla landsins og kanna hvernig umferðarfræðslu sé háttað í skólunum. Við aðra skóla hefur verið nær stöðugt samband allt árið og hefur það samstarf styrkt umferðarfræðslustarfið mikið. Megin markmið þessara hringinga var að athuga hvort umferðarfræðsla væri inni í skólanámskrá skólanna og ef ekki af hverju. Í þessum símtölum var einnig reynt að nýta tækifærið og dreifa hugmyndum og bjóða fram aðstoð. Við höfum reynt að byggja upp tengiliðakerfi þannig að hringja megi beint í áhugasama kennara eða skólastjórnendur. Samkvæmt minnisblaði starfsmanna er starfsfólk Grundaskóla í virku samstarfi við kennara og stjórnendur í rúmlega áttatíu öðrum grunnskólum á starfsárinu. Yfirlit yfir stöðu umferðarfræðslunnar í lok árs 2011 má sjá í meðfylgjandi skráningarskjali.

### Heimsóknir í aðra skóla

Á fyrri hluta ársins var farið í tuttugu og fjórar skólaheimsóknir. Um er að ræða skóla á höfuðborgarsvæðinu, Akureyri, Selfossi og á Vesturlandi. Á seinni hluta starfsársins var farið í sextán heimsóknir. Um er að ræða skóla á Norðurlandi, Austurlandi, Suðurlandi og á höfuðborgarsvæðinu. Verkefnastjóri umferðarfræðslu fór því í fjórtíu heimsóknir á þessu starfsári. Dæmi um skóla sem mikið var unnið með var grunnskólinn á Eyrarbakka sem er að

endurskipuleggja allt sitt starf og einnig grunnskólarnir í Mosfellsbæ og á Akureyri. Samstarf við grunnskólana á Suðurnesjum hefur einnig haldist gott frá áttakinu árið 2010.

Í þessum heimsóknum var lögð áhersla á að ná til kennara og þeirra stjórnenda sem hafa með kennslufræðilega stjórnun að gera í hverjum skóla. Mikilvægt er að kynna umferðarvefinn vel því á honum er mikið efni að endurskipulag umferðarfræðslu í hverjum skóla ætti að vera auðveldar en ella ef menn nýta vefinn.

Uppbygging á kynningu fyrir skóla:

- Kynning á vefnum [www.umferd.is](http://www.umferd.is)
- Kynning á umferðarviku (framkvæmd)  
<http://us.is/Apps/WebObjects/US.woa/swdocument/1004085/Umfer%C3%B0arvika.pdf>
- Hugmyndabanki um umferðarfræðslu
- Þjónusta og aðstoð sem er í boði hjá US og Grundaskóla
- Spurningar



### **Söngleikurinn Umferðarland**

Lokahönd var lögð á námsefnisgerð tengt verkefninu Umferðarland. Á vormánuðum voru síðustu lögin tekin upp og gengið frá handriti söngleiks o.fl. Umferðarland er stórt og metnaðarfullt verkefni sem á eftir að styrkja og auka fjölbreytni á námsefni á umferðarvefnum. Nokkur áhugi er á þessu námsefni og hafa starfsmenn skólans unnið að því að leiðbeina þremur skólum sem hafa áhuga á að vinna frekar með þetta verk. Námsgagnastofnun las efnið yfir og afgreiddi af sinni hálfu í október s.l. Umferðarland fékk góða umsögn og er efnið nú að hluta komið inn á umferðarvefinn.

## Endurnýjun námsefnis á [www.umferd.is](http://www.umferd.is)

Á fyrri hluta ársins hafa starfsmenn yfirfarið allt efni á umferðarvefnum og reynt að meta hvað má fara betur. Við höfum einnig skráð skipulega niður athugasemdir og ábendingar af námskeiðum og frá einstökum skólum um umferðarvefinn. Þessar athugasemdir varða ýmislegt sem vantar eða er óskýrt. Starfsfólk Grundaskóla hefur reynt að bregðast við þessum athugasemdum og leggja til lausnir til úrbóta. Við þessa endurskoðun hefur sérstaklega verið horft til ákvæða í nýrri aðalnámskrá fyrir grunnskóla.



## Samstarfssamningur um námsefnisgerð og vef

Á haustmánuðum var samstarfssamningur milli Umferðarstofu, Námsgagnastofnunar og Grundaskóla endurnýjaður varðandi utanumhald um umferðarvefinn og námsefnisgerð. Fyrri samningur var útrunninn og því mikilvægt að endurnýja nýjan samstarfssamning með formlegum hætti. Við undirbúning á nýjum samning kom fram vilji allra aðila til að halda samstarfinu áfram þar sem það hefur skilað miklum árangri á síðustu árum eins og sjá má á öflugri námsefnisgerð á umferðarvefnum.

## Hjálmagjafir Kiwanis



Umferðardeild Grundaskóla veitti Kiwanismönnum aðstoð við hjálmagjafir í 1.bekk á Akranesi og Hvalfjarðarsveit. Við afhendinguna var „eggjahjálmur“ nýttur og sýnt og sagt börnunum frá mikilvægi hjálmannanna. Einnig var upplýsingar sendar á

foreldra þar sem umferðarvefurinn var kynntur og foreldrar hvattir til þess að vera börnum sínum gott fordæmi í umferðinni.

Nokkur eftirspurn er eftir „egghjálmmum“ frá mörgum grunnskólum til að nýta í umferðarfræðslunni. Verkefnastjóri umferðarfræðslu hefur reynt að útvega nýja hjálma eða lánað skólum slíkan grip.

### **Fundur með skólastjórnendum**

Skólastjórafélag Íslands stóð fyrir tveimur svæðisfundum á umræddu tímabili. Annars vegar að Hamri í Borgarfirði og hins vegar í Kríunesi í Kópavogi. Fyrri fundurinn var sérstaklega ætlaður skólastjórnendum á Vesturlandi en sá seinni skólastjórnendum af Vestfjörðum. Starfsfólk Grundaskóla sótti báða þessa fundi og var lögð áhersla á að koma upplýsingum beint til viðkomandi stjórnenda og hvetja þá til að sinna umferðarfræðslu í sínum skóla. Áhugi er á að fá að komast á aðra svæðisfundi skólastjórafélagsins og kynna öllum skólastjórnendum þær áherslur sem eru lagðar í umferðarfræðslunni og hvaða þjónusta er í boði. Við vonumst til að fá áheyrn skólastjórnenda á Austurlandi á vormánuðum 2012 og vonandi gefst tækifæri til að hitta aðra skólastjórnendur í framhaldi af því.

### **Kynning á kennaraþingi**

Starfsmenn Grundaskóla höfðu kynningarbás um umferðarfræðslu og hlutverk Grundaskóla sem móðurskóla í umferðarfræðslu á kennaraþingi í Stykkishólmi. Þessi kynning var sérlega vel heppnuð og var mikil ánægja meðal þeirra sem komu í básinn og fengu fræðslu. Við höfum einnig orðið var við aukningu fyrirspurna frá skólum á Vesturlandi um umferðarfræðsluna eftir þessa kynningu. Á seinni hluta starfsársins fór verkefnastjóri umferðarfræðslu í Grundaskóla á sambærileg kennaraþing á Austurlandi, Norðurlandi og á Suðurlandi. Allar þessar kynningar voru vel heppnaðar og hefur orðið vart við aukinn áhuga kennara á umferðarfræðslunni í kjölfarið af kynningunum. Til dæmis hefur mikið verið spurt um skipulag á hjólavikum, umferðarviku, skipulagi á öruggum gönguleiðum til og frá skóla o.s.frv.

Það hefur verið markmið starfsmanna Grundaskóla að komast á sem flest kennaraþing og svo verður áfram á næsta starfsári. Á þessum þingum næst beint samband við fjölmarga kennara sem annars er erfitt að ná í á venjulegum skóladegi.

## **Fundað á Akureyri**

Sigurður Þór Elísson fór sérstaka ferð norður til Akureyrar og fundaði þar með skólafulltrúa og fulltrúum grunnskólanna á svæðinu um hvernig efla mætti umferðarfræðsluna. Ýmsar hugmyndir voru ræddar og eru tillögur í mótun um framhald starfsins. Það var sérlega ánægjulegt að finna hversu mikill áhugi er fyrir verkefninu og mikilvægt að fylgja þessu eftir. Tengt fundarhöldum með skólayfirvöldum á Akureyri var fundað með tengiliðum foreldra í Naustaskóla þar sem farið var yfir skipulag gangbrautagæslu og skipulag umferðarfræðslu við skólann.

## **Samstarf við ökukennara og ökuskóla**

Á fyrri hluta starfsárs 2011 var fundað með fjölmörgum ökukennurum og fulltrúum ökuskóla. Á þessum fundum var m.a. rætt um mögulegt samstarf og hvernig ökuskólarnir geta mótað áherslur sínar í ljósi þeirrar fræðslu sem stefnt væri að í grunnskólanum. Í framhaldi af þessari vinnu hefur orðið nokkur aukning á að ökukennarar eða fr. ökuskóla hafi haft samband við Grundaskóla og fengið aðstoð með ýmislegt tengt umferðarfræðslu og tengingu við ökukennsluna. Mikilvægt er að grunn umferðarfræðslustarf grunnskólans tengist áframhaldandi námi í ökuskólum. Stefnt er að því að sem mest samfella verði í náminu og að ökukennslan byggji að vissu leiti á fræðslustarfi í skyldunáminu.

## **Verkefni fyrir 10. bekk um undirbúning fyrir bílpróf**

Grunnvinnna hefur verið unnin að nýju námsefni fyrir grunnskólanema tengt bílprófi. Hugmyndin á bakvið þessa vinnu er að nýta áhuga nemenda fyrir ökunáminu og byggja upp grunnþekkingu sem nýtist í áframhaldandi námi í ökuskólum og hjá ökukennara. Þessi vinna er komin vel á veg og verður væntanlega kláruð í byrjun árs 2012

## **Fræðsluefni fyrir skólaráð**

Á fyrri hluta starfsársins hefur hópur innan Grundaskóla unnið að gerð fræðsluefnis fyrir skólaráð. Skólaráð eru lögum samkvæmt í öllum grunnskólum en hlutverk þeirra er m.a. að yfirfara skólanámskrár og veita hverjum skóla bæði hvatningu og aðhald í að sinna fræðslumálum sem allra best. Í lok árs 2011 var unnið að lokafrágangi þessa kynningarefnis og línur lagðar fyrir dreifingu á efninu.



### **Ný aðalnámskrá fyrir grunnskóla og ný umferðarlög**

Á þessu starfsári hafa fulltrúar skólans kynnt sér sérstaklega stöðu nýrrar aðalnámskrár fyrir grunnskóla. Hópurinn hefur leitað leiða að tryggja stöðu umferðarfræðslunnar og kynna sér nýjar áherslur í námskránni. Áherslur nýrrar námskrár eru:

- Læsi
- Sjálfbærni
- Heilbrigði og velferð
- Lýðræði og mannréttindi
- Jafnrétti
- Sköpun

Starfsfólk Grundaskóla hefur lagt nokkra vinnu í að tengja umferðarfræðsluna við þessar nýju áherslur og sýna hvernig tengja megi umferðarfræðslu við viðfangsefni allra námsgreina. Í námskránni er ekki rætt sérstaklega um umferðarfræðslu frekar en aðrar námsgreinar yfirleitt. Hins vegar eru nýjar áherslur aðalnámskrár um samþættingu greina í samræmi við þá stefnu sem var lögð við uppbyggingu á umferðarvefnum árið 2005. Markmið okkar er að vera búin að breyta umferðarvefnum og kynningu móðurskóla í samræmi við nýja aðalnámskrá á vormánuðum 2012. Starfsfólk Grundaskóla hefur einnig kynnt sér drög að nýjum umferðarlögum og rætt hvernig koma megi umferðarfræðslunni sterkar inn í þau drög. Framhald málsins verður unnið í samvinnu við starfsfólk Umferðarstofu.

### **Fyrirtæki styrkja umferðarfræðsluna**

Starfsfólk Grundaskóla hefur leitað eftir stuðningi stórfyrirtæka við umferðarfræðslu og umferðaröryggisstarf í grunnskólum. Norðurál hefur sýnt málinu mikinn áhuga og hefur áhuga á að gefa öllum 7. bekkingum hjálma og kosta fræðsluefni fyrir alla nemendur á starfssvæði verksmiðjunnar. Þ.e. Akranessvæðið og Reykjanes. Við höfum einnig rætt við Fjarðarál og álverið í Straumsvík. Samkvæmt upplýsingum frá þessum fyrirtækjum verður þetta mál til afgreiðslu á sameiginlegum fundi fyrirtækjanna þann 20. desember n.k.

Fleiri fyrirtæki hafa sýnt áhuga á að styrkja og sinna umferðarfræðslustarfi í grunnskólum.

## Hjóladaðar í Hvalfjarðarsveit

Í samstarfi við Heiðarskóla í Hvalfjarðarsveit var haldið sérstakt umferðarfræðsluátak. Farið var í heimsókn inn í 1.-7. bekk skólans og rætt um mikilvægi umferðarfræðslunnar. Einnig var fundað sérstaklega með 10. bekkjum. Sérstök áhersla var í skólanum á notkun reiðhjólahljálma hjá nemendum, starfsmönnum og foreldrum. Einnig var rætt um umferðarmál í sveitum s.s. hestaumferð, skólabíl, ökunám o.fl.

## Námsefnisgerð

Starfsfólk Grundaskóla hefur unnið markvisst að nýju námsefni og endurskoða það sem til er. Það sem ber hæst varðandi nýtt námsefni er pakki tengdur söngleiknum Umferðarland. Einnig hefur verið unnin sögurammi fyrir yngst stigið sem byggir á nýjum lestraraðferðum. Þetta nýja námsefni byggir á bókinni Egill og Garpur. Kötturinn sem kunnir ekki umferðarreglurnar eftir Ragnheiði Davíðsdóttur. Efnið samanstendur af kennsluáætlun, verkefnabók, námsspilum og kennsluleiðbeiningum. Þetta efni er nú á leiðinni inn á umferðarvefinn.

Þá er gaman að segja frá skemmtilegu verkefni í yngstu bekkjum skólans en það felst í að gera umferðarmerki (karla/konur) og tengja vinnu um heimabæinn sinn. Meðfylgjandi myndir eru af tveimur 1. bekkjum með sitt verk.



## Móðurskólastarf í Grundaskóla:

Skólastjórnendur í Grundaskóla leggja mikla áherslu á að skólinn sinni umferðarfræðslunni af myndugleika. Allt umferðarfræðslustarf í skólanum skal vera öðrum skólum til eftirbreytni og fyrirmyndar. Í þessari viðleitni hefur ýmsum verkefnum verið sinnt og umferðarfræðslan virk í öllum árgöngum skólans. Í fyrri starfsskýrslum hefur þessara verkefna verið getið og ekki ástæða til að tunda það allt hér. Fjöldi gesta heimsótti skólann á fyrri hluta ársins til að kynna

sér umferðarfræðslustarfið. Allar þessar heimsóknir voru vel heppnaðar og gaman að fólk skuli leita í svo ríku mæli eftir upplýsingum og aðstoð tengt umferðarfræðslumálum.



Nemendur og starfsfólk Grundaskóla sem hjólaði fyrir Hvalfjörð til að minna aðra á mikilvægi góðs búnaðar og mikilvægi þess að fara varlega í umferðinni. Þess má geta að starfsfólk skólans sigraði í keppninni „Hjólað í vinnuna.“ Einnig tóku nemendur og starfsfólk virkan þátt í átakinu göngum í skólann.



Þessar myndir eru teknar á skólalóð Grundaskóla á vormánuðum en þá var haldið þriggja daga þema þar sem nemendur, starfsfólk og foreldrar sinntu umferðarmálum sérstaklega. Í þessu þema var unnið með ýmsar kennsluhugmyndir og nýtt námsefni sem er í þróun. Hugmyndin er að nýta afraksturinn í fræðslu fyrir aðra skóla.

Á haustdögum var undirritaður þriggja ára samstarfssamningur við Landsbankann um gangbrautagæslu við Grundaskóla. Landsbankinn hafði áhuga á að styrkja öflugt umferðarfræðslustaf skólans og styrkir ferðasjóð 10. bekkjar með fjárframlagi. Bankinn hefur hug á að styrkja sambærilegt starf í öðrum skólum og leggja þannig sitt á vogarskálarnar að tryggja skólabörnum öruggar gönguleiðir til og frá skóla.



## **Að lokum**

Þessari stuttu samantektarskýrslu er ætlað að gefa innsýn í það starf sem starfsfólk Grundaskóla, móðurskóla í umferðarfræðslu, hefur sinnt á þessu starfsári. Útilokað er að geta allra þátta enda er umferðarfræðslunni sinnt alla daga skólaársins. Það er mat skýrsluhöfundar að staða umferðarfræðslunnar styrkist með hverju árinu og fræðslustarf fyrir ára sé farið að skila sér í ríkulega. Umferðarfræðslunni er sífellt betur sinnt og starfið betur skipulagt. Þrátt fyrir niðurskurð í fræðslumálum þá hefur fræðslustarf tengt umferðarfræðu aukist jafnt og þétt. Sú þróun er ekki sjálfgefin og því mikilvægt að halda úti öflugum starfi og þjónustu við skólana. Skólastjórn Grundaskóla hefur lagt mikla áherslu á að þessu móðurskólustarfi sé vel sinnt og hefur engu verið til sparað til að svo verði. Það er mat undirritaðs að starf Grundaskóla sem móðurskóla í umferðarfræðslu sé til fyrirmyndar í alla staði. Starfsfólk er opið fyrir ábendingum um það sem betur má fara og reynir að lagfæra hluti með það að markmiði að umferðarfræðslan verði sem sterkust í öllum grunnskólum landsins.

Meðfylgjandi þessari skýrslu er skráningarskjal yfir stöðu umferðarfræðslunnar í landinu.

Ef eitthvað er óljóst þá er velkomið að senda fyrirspurn á netfangið [sigurdur.elisson@akranes.is](mailto:sigurdur.elisson@akranes.is) eða hringja í síma 433-1400.

## **Samantekt vann**

Sigurður Þór Elísson

Umferðarfræðslufulltrúi í Grundaskóla.