

Framkvæmd Umferðaröryggisáætlunar

Ársskýrsla 2009



október 2010



Efnisyfirlit

1. Inngangur	3
2. Framkvæmd umferðaröryggisáætlunar	4
2.1 Umferðaröryggisráð	4
2.2 Samráðshópur umferðaröryggisáætlunar.....	4
2.3 Fjárhagsáætlun	4
2.4 Aðgerðir og verkefni á árinu 2009.....	5
2.4.1 Hraðakstur og bílbeltanotkun – eftirlit, áróður og fræðsla	5
2.4.2 Eyðing svartblettu og umhverfi vega og vegrið	11
2.4.3 Hvíldarsvæði við þjóðvegi	12
2.4.4 Ölvun/fíkniefni við akstur – eftirlit, áróður og fræðsla	12
2.4.5 Umferðaröryggi í námskrá grunnskóla og leikskóla	14
2.4.6 Ýmis fræðslu- og áróðursverkefni.....	15
2.4.7 Forvarnir erlendra ríkisborgara	15
2.4.8 Kynningarmál og rannsóknir	16
2.4.9 Önnur verkefni án sérstakra fjárveitinga.....	17
3. Slysaskrá	19
3.1 Fjöldi látinna og slasaðra 2009	19
3.2 Samanburður við Norðurlönd.....	21
Viðauki I. Eftirlit með hraðakstri	22
Viðauki II. Sjálfvirkt hraðaeftilit.....	35
Viðauki III. Eftirlit með ölvunarakstri og akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna. Mars og apríl 2009.....	46
Viðauki IV. Eftirlit með ölvunarakstri og akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna. Nóvember og desember 2009	58
Viðauki V. Lykilstærðir úr slysaskrá Umferðarstofu	73
Viðauki VI. Eyðing svartblettu og umhverfi vega og vegrið	76

1. Inngangur

Á grundvelli laga um samgönguáætlun nr. 71/2002 var þingsályktun um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2007-2010 lögð fram af samgönguráðherra og samþykkt á Alþingi, en umferðaröryggisáætlun er hluti af fjögurra ára áætlun samgönguáætlunar. Vegna efnahagshrunsins á Íslandi í lok ársins 2008 var umferðaröryggisáætlunin endurskoðuð í upphafi árs 2009 á grundvelli nýrra laga um samgönguáætlun nr. 33/2008. en eingöngu var gerð áætlun til eins árs í stað fjögurra ára framkvæmdaáætlunar.

Markmið stjórnvalda um aukið umferðaröryggi til ársins 2016 eru að fjöldi látinna í umferð á hverja 100.000 íbúa verði ekki meiri en það sem lægst gerist hjá öðrum þjóðum á sama tímabili. Einnig að fjöldi látinna og alvarlega slasaðra í umferð lækki að jafnaði um ekki minna en 5% á ári til ársins 2016.

Í nágildandi umferðaröryggisáætlun samgönguáætlunar kemur fram sérstök framkvæmdaáætlun um sérstakar aðgerðir sem eiga að leiða til fækkunar slysa og lækkunar kostnaðar samfélagsins af umferðarslysum. Við val aðgerða 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 Transportökonomisk Institut í Noregi um virkni umferðaröryggisaðgerða. Aðgerðir sem teknar voru til sérstakrar skoðunar skiptast í eftirtalda flokka:

- Ökumaður og farartæki,
- Fræðsla og áróður,
- Öruggeri vegir og umhverfi þeirra,
- Samstarf og þróun.

2. Framkvæmd umferðaröryggisáætlunar

2.1 Umferðaröryggisráð

Sérstakt umferðaröryggisráð, sem ætlað er að vinna að framgangi umferðaröryggisáætlunar tók til starfa árið 2005. Í umferðaröryggisráði sitja Ragnhildur Hjaltadóttir, ráðuneytisstjóri í samgönguráðuneytinu, og formaður ráðsins, Karl Ragnars forstjóri Umferðarstofu, Hreinn Haraldsson vegamálastjóri og Haraldur Johannessen ríkislögreglustjóri.

2.2 Samráðshópur umferðaröryggisáætlunar

Samráðshópur um framkvæmd umferðaröryggisáætlunar var skipaður 2005. Hlutverk samráðshópsins er að gera starfs- og framkvæmdaáætlun á grundvelli umferðaröryggisáætlunar, samkvæmt ályktun Alþingis. Samráðshópurinn skipuðu árið 2009: Birna Hreiðarsdóttir lögfræðingur í samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu og formaður samráðshópsins, Birgir Hákonarson framkvæmdastjóri umferðaröryggissviðs Umferðarstofu, Auður Þóra Árnadóttir forstöðumaður umferðardeildar hjá Vegagerðinni og Jónína Sigurðardóttir aðstoðaryfirlögregluþjónn hjá embætti ríkislögreglustjóra.

2.3 Fjárhagsáætlun

Tafla 1. Tekjur og gjöld. Áætlun um fjáröflun

Tekjur 2009	millj. kr.	Gjöld 2009	millj. kr.
Frá vegaáætlun	350,5	Ökumaður og farartæki	98,0
Umferðaröryggisgjald	0	Áróður og fræðsla	38,5
Sérstök fjárv. til umferðaröryggismála	0	Öruggari vegir og umhverfi þeirra	220,0
Ónýttar fjárheimildir Umferðarstofu frá 2008	16,5	Samstarf og þróun	10,5
Til ráðstöfunar alls:	367,0	Samtals gjöld:	367,0

Tafla 2. Kostnaður við einstök verkefni

Heiti verkefnis	Rauntölur millj. kr	Áætlun millj. kr
2.4.1 Hraðakstur og bílbeltanotkun – eftirlit, áróður og fræðsla	103,7	103,0
2.4.2 Eyðing svartbletta og umhverfi vega	209,7	210,0
2.4.3 Hvíldarsvæði við þjóðvegi	1,8	10,0
2.4.4 Ölvun/fíknefni við akstur – eftirlit, áróður og fræðsla	16,7	15,0
2.4.5 Umferðaröryggi í námskrá grunnskóla og leikskóla	10,1	10,5
2.4.6 Ýmis fræðslu- og áróðursverkefni	8,0	6,0
2.4.7 Forvarnir erlendra ökumanna	2,0	2,0
2.4.8 Kynningarmál og rannsóknir	7,4	10,5
Kostnaður alls	359,4	367

2.4 Aðgerðir og verkefni á árinu 2009

2.4.1 Hraðakstur og bílbeltanotkun – eftirlit, áróður og fræðsla

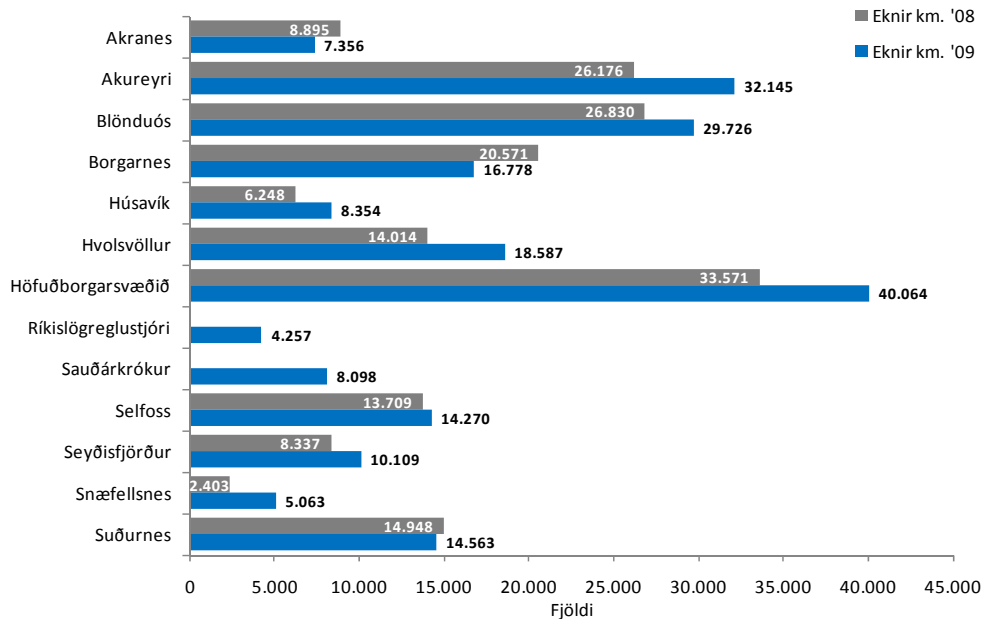
Sérstakt hraðaeftirlit lögreglu

Á grundvelli samnings á milli Vegagerðarinnar og ríkislögreglustjóra var greitt fyrir sérstakt eftirlit lögregluembættu. Einnig voru fjármögnuð tvö stöðugildi hjá sýslumannsembættinu í Stykkishólmi vegna úrvinnslu gagna og meðferðar sekta úr sjálfvirkum hraðaeftirlitsbúnaði, sbr. hér að neðan. Samtals var tæplega 62 milljónum króna varið í sérstakar aðgerðir lögreglunnar gegn hraðakstri á árinu 2009.

Aðgerðir sem ætlað er að skili mestum árangri eru aukið eftirlit lögreglu, einkum á þekktum slysaköflum. Sérstakt umferðaeftirlit fór fram á tímabilinu frá 15. maí til 30. september 2009. Megináherslan var lögð á sýnilegt eftirlit á þjóðvegum landsins.

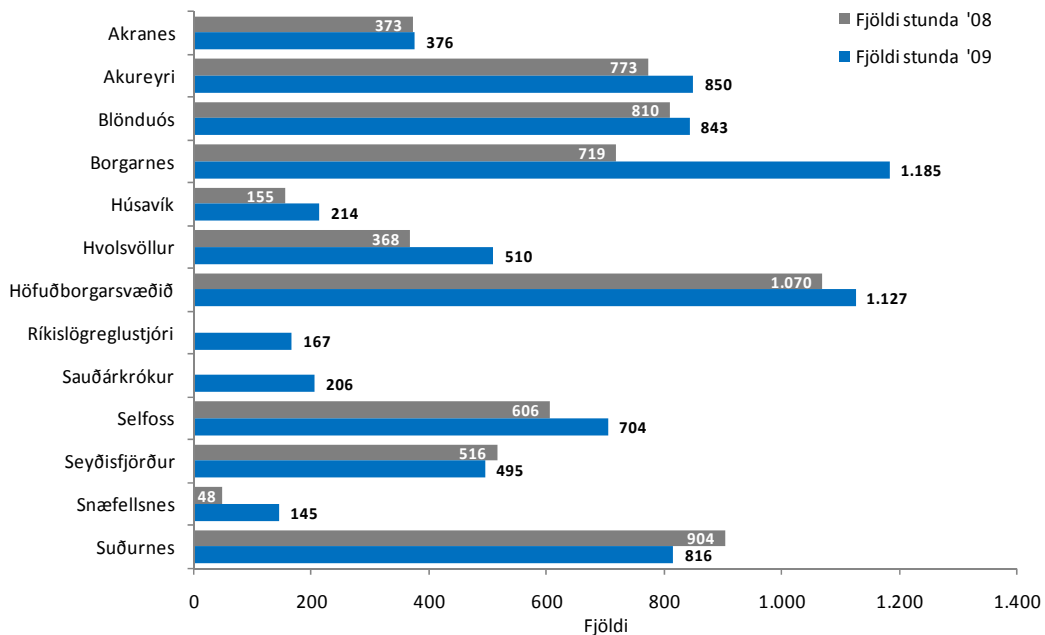
Alls voru það 13 embætti sem framkvæmdu eftirlitið. Sum hófu eftirlitið í maí en flest þó í júní og stóð það fram í september. Á þessu tímabili voru vinnustundir vegna eftirlitsins 7.638 og eknir voru 209.370 km. Fjöldi hraðakstursbrota var 3.242 en heildarfjöldi brota var 4.494 en þar falla undir m.a. hraðakstursbrot, ökuskírteini var ekki meðferðis, viðkomandi hafði ekki ökuréttindi, ljósanotkun var ábótavant, bílbelti var ekki notað, viðkomandi ökumaður var ölvaður undir stýri, vítaverður akstur og réttindaleysi.

Lögreglan í Reykjavík ók mest á meðan á eftirlitinu stóð eða 40.064 km. Þar á eftir var lögreglan á Akureyri með 32.145 km akstur og lögreglan á Blönduósi ók 29.726 km. Minnstur var aksturinn hjá embætti ríkislögreglustjóra eða 4.257 km (mynd 1). Almennt var aukning í akstri hjá flestum embættum ef horft er til hraðaeftirlitsins árið 2008 á sama tímabili nema hjá lögreglunni á Akranesi, Borgarnesi og Suðurnesjum. Á árinu 2009 voru eknir 209.370 km en á árinu 2008 voru þeir 175.702 km. Þetta jafngildir 19% aukningu í akstri milli ára. Ríkislögreglustjóri og lögreglan á Sauðárkróki tóku ekki þátt í eftirlitinu árið 2008.



Mynd 1. Fjöldi ekinna kílómetra vegna hraðaeftirlits árin 2008 og 2009

Í heildina var eftirlitinu sinnt í 7.638 klukkustundir eins og áður sagði sem eru töluvert fleiri unnar vinnustundir en árið á undan en þá voru þær 6.342. Lögreglan í Borgarnesi eyddi flestum vinnustundum í eftirlitið eða 1.185 en þar á eftir var það lögreglan á höfuðborgarsvæðinu með 1.127 vinnustundir. Lögreglan á Snæfellsnesi eyddi minnstum tíma í eftirlitið eða 145 vinnustundum og ríkislögreglustjóri 167 (mynd 2). Fjöldi vinnustunda jókst hjá öllum embættum nema hjá lögreglunni á Seyðisfirði og Suðurnesjum. Auking á vinnustundum milli ára er 20% sem er nokkuð svipuð auking og varð í akstrinum.



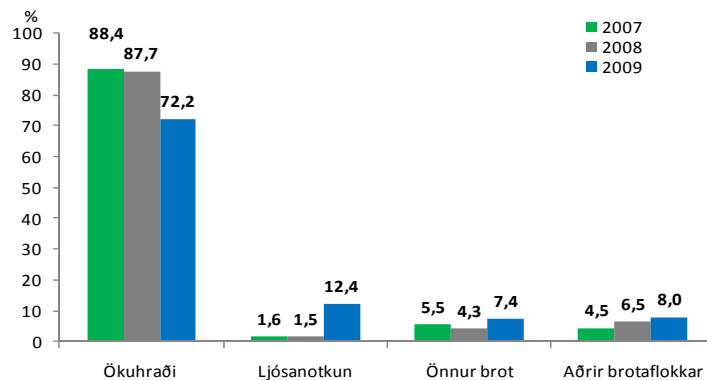
Mynd 2. Fjöldi vinnustunda lögreglu vegna hraðaeftirlits árin 2008 og 2009

Hlutfall hvers embættis af heildarfjölda brota í nokkrum brotaflokkum kemur fram í töflu 3. Þar sést að hlutfallslega flest hraðakstursbrot voru skráð hjá lögreglunni á Blönduósi (18,4%) og lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu (16,9%). Af þeim tilvikum þar sem ökuskírteini var ekki meðferðis voru 47,2% skráð hjá lögreglunni á Akureyri og flest tilvik um að ljósanotkun hafi verið ábótavant voru einnig skráð hjá því embætti (67,6%). Flest tilvik um ölvunarakstur voru skráð hjá lögreglunni á Akureyri (35,5%) og notkun bílbelta var helst óbótavant í umdæmi lögreglunnar á höfuðborgarsvæðinu (32,5%). Þau brot sem falla undir önnur brot voru hlutfallslega flest skráð hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu (44,3%).

Tafla 3. Hlutfallsleg dreifing brota milli embætta í nokkrum brotaflokkum

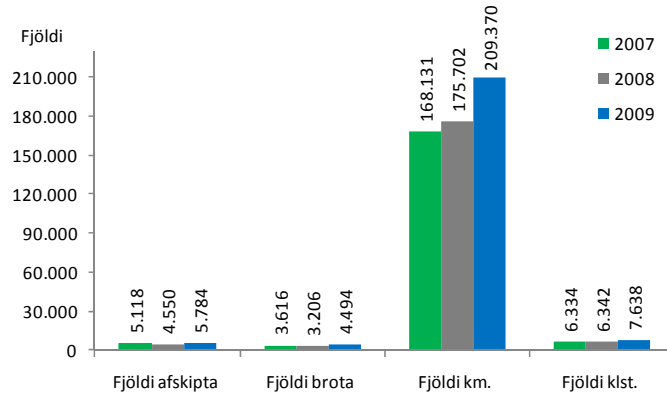
	Ökuhraði	Bílbelti ekki notuð	Ljósanotkun	Ölvun við akstur	Önnur brot	Ökuskírteini vantar
Akranes	3,1	0,0	0,0	3,2	0,3	0,0
Akureyri	11,0	25,0	67,6	35,5	17,7	47,2
Blönduós	18,4	0,0	0,0	6,5	2,1	3,8
Borgarnes	5,8	5,0	0,2	12,9	7,2	10,1
Húsavík	6,2	0,0	1,8	3,2	3,0	0,6
Hvolsvöllur	10,9	2,5	0,0	6,5	0,6	3,1
Höfuðb.svæðið	16,9	32,5	7,3	12,9	44,3	18,9
Ríkislögreglustjóri	1,9	2,5	0,5	6,5	0,6	1,3
Sauðárkrókur	6,3	0,0	0,4	3,2	0,0	2,5
Selfoss	8,1	15,0	0,0	6,5	7,2	1,9
Seyðisfjörður	6,9	2,5	0,0	0,0	0,6	0,6
Snæfellsnes	1,4	0,0	0,2	0,0	0,3	6,3
Suðurnes	3,0	15,0	22,0	3,2	16,2	3,8
Samtals %	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Af þeim brotum sem lögreglan skráði í hraðaefirlitinu á árinu 2009 voru hraðakstursbrot 72% allra brota. Brot vegna ljósanotkunar voru 12% og brot sem falla undir önnur brot voru 8%. Hlutfall annarra tegunda brotaflokka var samanlagt 8% en þar undir falla m.a. brot er varða réttindaleysi, vanrækslu á skoðun og svo framvegis. Einhverjar breytingar eru á hlutföllum brota eftir árum. Á árunum 2007-2008 var hlutfall hraðakstursbrota um 88%. Ljósanotkun var hinsvegar varla ábótavant árin 2007-2008 en 2009 eru 12,4% ökumanna með ófullnægjandi ljósabúnað. Önnur brot voru hlutfallslega fleiri 2009 og einnig brot sem féllu undir aðra brotaflokka (mynd 3).



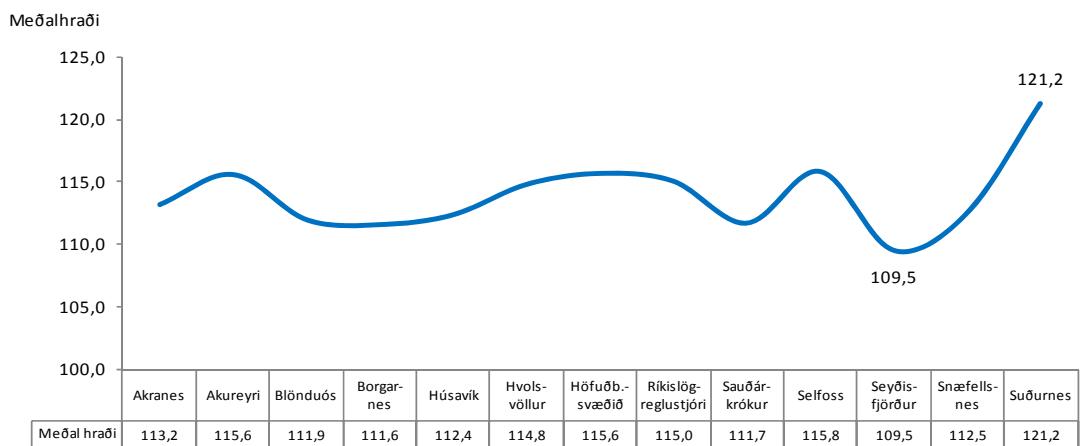
Mynd 3. Hlutfallsleg skipting brota af heildarfjölda árin 2007-2009

Þegar horft er til samanburðar síðustu þriggja ára má sjá að eftirlitið hefur eflst. Fjöldi afskipta jókst milli ára og lögreglan skráði fleiri brot á síðasta ári en á fyrri árum. Einnig hefur akstur aukist og fjöldi vinnustunda en sífellt fleiri embætti taka þátt í eftirlitinu (mynd 4).



Mynd 4. Fjöldi afskipta, brota, ekinna kílómetra og vinnustunda í hraðaeftirliti árin 2007-2009

Meðalhraði ökumanna sem voru stöðvaðir í eftirlitinu 2009 var allt frá 109,5 km/klst hjá lögreglunni á Seyðisfirði upp í 121,2 km/klst hjá lögreglunni á Suðurnesjum. Er þá reiknaður út meðalhraði miðaður við niðurstöðu hraðamælingar þá mánuði sem viðkomandi embætti sinnti eftirlitinu. Í sumum tilfellum var eftirlitinu haldið út í 5 mánuði en í öðrum tilfellum í 3 mánuði. Hér er miðað við hraðamælingar þar sem hámarkshraði var 90 km/klst. Nánar má sjá um einstök embætti í viðauka I.



Mynd 5. Meðalhraði í hraðaeftirliti árið 2009 greindur eftir embættum

Sjálfvirkt eftirlit

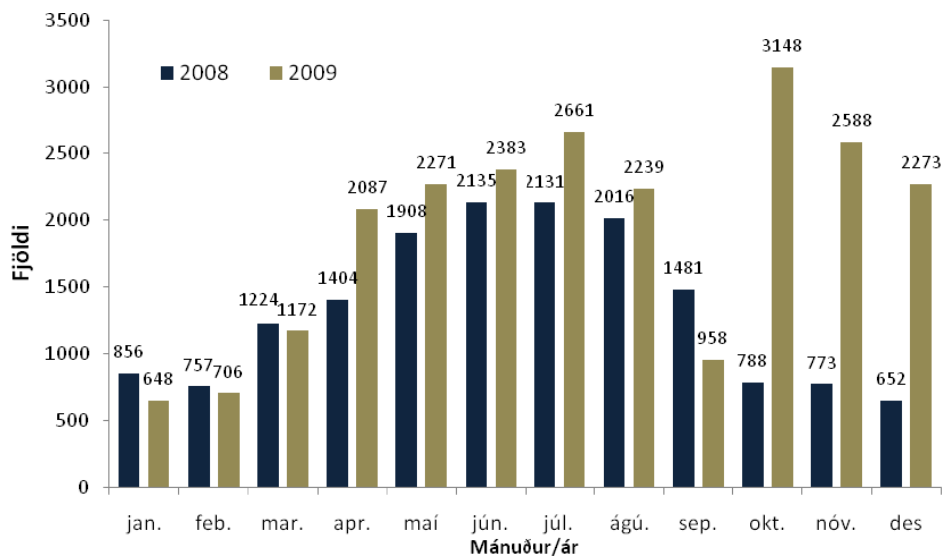
Árið 2009 var mælistöðum fyrir sjálfvirkt hraðaeftirlit fjölgað um þrjá. Tveimur var bætt við á Suðurlandsvegi, milli Hveragerðis og Selfoss, og einum í Hvalfjarðargöngum. Engar nýjar myndavélar voru þó keyptar. Í Hvalfjarðargöngin var sett vél sem keypt var 2007 til notkunar í göngunum en hafði ekki verið sett upp. Myndavélarnar í göngunum eru því nú orðnar tvær. Á Suðurlandsveginn voru hins vegar settar vélar sem teknar voru niður á öðrum stöðum. Önnur kom úr Hvalfjarðarsveit en hin af Suðurnesjum. Í árslok 2009 voru því til 12 mælistaðir fyrir sjálfvirkt hraðaeftirlit en 10 myndavélar. Á Hringvegi milli Hveragerðis og Selfoss eru tveir mælistaðir, tveir á Hringvegi í Hvalfjarðarsveit, tveir í Hvalfjarðargöngum, tveir á

Garðaskagavegi, tveir á Sandgerðisvegi og tveir í Fáskrúðsfjarðargöngum. Ekkert er því til fyrirstöðu að færa vélar á milli mælistaða.

Samhliða gerð nýrra mælistaða sá Vegagerðin um rekstur þeirra myndavéla sem fyrir voru. Í upphafi ársins var ekið á myndavél á Garðaskagavegi og þurfti að senda hana út til Noregs til viðgerðar. Tryggingar bættu tjónið.

Vegagerðin sér jafnframt um að senda búnaðinn í kvörðun á tveggja ára fresti og var þessi þáttur umfangsmikill árið 2009 þar eð stór hluti búnaðarins var keyptur árið 2007.

Alls voru 23.134 brot skráð með stafrænum hraðamyndavélum skv. málaskrá lögreglunnar árið 2009. Sjá má á mynd 6 hvernig brotin hafa dreifst milli mánaða. Flest brotin voru skráð í október og júlí en fæst í janúar. Eins og fram hefur komið þá var tekin í notkun ein ný stafræn hraðamyndavél í október. Hægt er að rekja mikla fjölgun hraðakstursbrota frá október til desember til uppsetningar hraðamyndavéla á Suðurlandi. Sjá nánar í viðauka II.



Mynd 6. Fjöldi hraðakstursbrota sem stafrænar hraðamyndavélar skráðu frá 01.01.2009 til 31.12.2009 greint eftir mánuðum

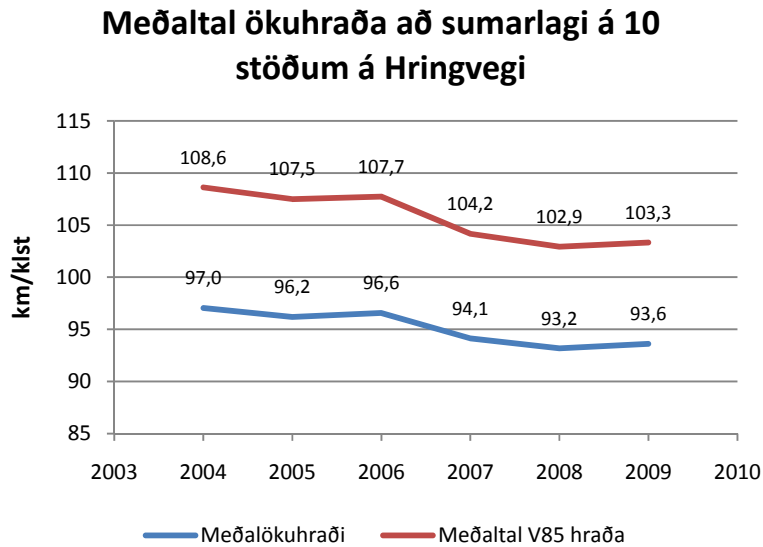
Áróður og fræðsla Umferðarstofu

Samhliða auknu eftirliti lögreglu með hraðakstri og bílbeltanotkun kynnti Umferðarstofa, í samvinnu við tryggingarfélagið VÍS, nýja áróðursherferð sem bar heitið „Notum bílbelti – ALLTAF“, sem var ætlað að vekja athygli á því sem gerist við árekstur án öryggisbeltis og afleiðingum þess að falla til jarðar úr mismikilli hæð og lenda á jörðinni á 7, 20, 30 og 55 km hraða án öryggisbúnaðar. Auglýsingastofan Hvíta Húsið vann hugmyndavinnu og hönnun, en Filmus sá um framleiðslu.

Umferðarstofa endursýndi einnig auglýsingaherferðina „Fyrirgefðu ég sá þig ekki“, sem er ætlað að vekja athygli á aukinni þátttöku bifhjólamanna í umferðinni og hvað beri að varast í því sambandi. Herferðinni er ætlað að vekja öikumenn bifreiða til vitundar um mikilvægi þess að þeir hafi fulla athygli við aksturinn og aðgæti að minnsta kosti tvisvar á gatnamótum hvort nokkur hætta sé á því að þeir aki í veg fyrir bifhjól. Það er mun erfiðara að greina fjarlægð og hraða bifhjóla en stærri ökutækja og ein algeng orsök alvarlegra umferðarslysa er að öikumenn bifreiða aka í veg fyrir bifhjól.

Árangur aðgerða

Til að meta áhrif aðgerða er m.a. skoðuð þróun hraða út frá upplýsingum úr umferðargreinum Vegagerðarinnar, en á mynd nr. 7 eru upplýsingar um þróun umferðarhraða að sumarlagi á 10 stöðum á Hringveginum, á tímabilinu 2004-2009, en hraðinn hefur verið mældur á sambærilegan hátt frá árinu 2004.



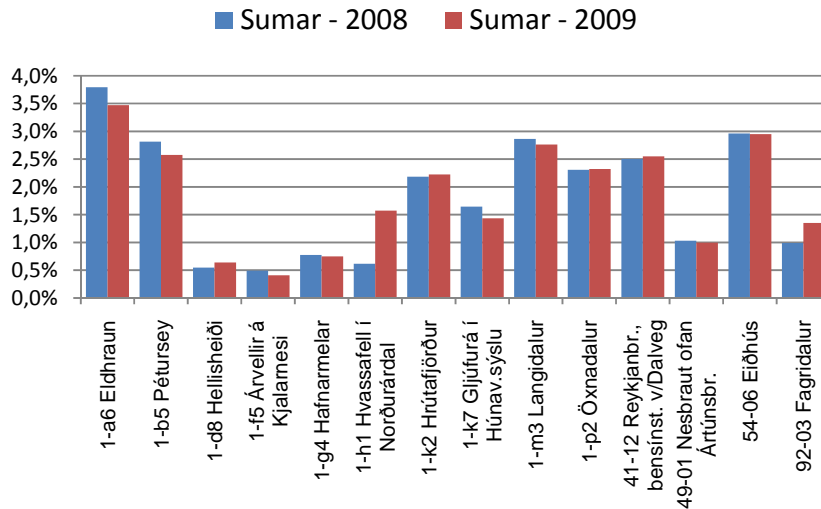
Mynd 7. Meðaltal ökuhraða að sumarlagi á 10 stöðum á Hringvegi

Ökuhraði á Hringveginum árið 2009, bæði meðalhraði og v_{85} (þ.e. sá hraði sem 15% ökumanna fara yfir), hækkaði örlítið frá árinu 2008. Meðalökuhraðinn hækkaði um 0,4 km/klst, fór úr 93,2 km/klst í 93,6 km/klst, en var þó lægri en árið 2007 og mun lægri en árið 2004 þegar hann var 97,0 km/klst. V_{85} hraðinn, þ.e. sá hraði sem 85% ökumanna halda sig innan við, þ.e.a.s. 15% ökumanna aka hraðar, hækkaði einnig um 0,4 km/klst á milli árána 2008 og 2009, fór úr 102,9 km/klst í 103,3 km/klst en var þó lægri en 2007 og mun lægri en árið 2004 þegar hann var 108,6 km/klst. Ofangreindar hraðatölur gilda fyrir umferð í frjálsu flæði, en það þýðir að bil milli ökutækja og umferðarmagn er með því móti að reiknað er með að hver ökumaður velji sinn ökuhraða.

Tveir staðir af ofangreindum 10 mælistöðum á Hringvegi skera sig úr varðandi hækkun meðalhraða, þ.e. Hellisheiði, þar sem meðalökuhraði að sumri hækkaði um 1,6 km/klst á milli árána 2008 og 2009 og Hvassafell í Norðurárdal, þar sem meðalökuhraði að sumri hækkaði um 1,3 km/klst milli árána 2008 og 2009. Hækkun ökuhraða á síðarnefnda staðnum má e.t.v. rekja til þess að nýlega hefur verið lokið við endurbætur Hringvegjar í Norðurárdal í Borgarfirði.

Á mynd 8 er sýnt hvernig hlutfall ökumanna sem aka hraðar en 30 km/klst yfir leyfilegum hámarkshraða breytist á völdum mælistöðum á milli árána 2008 og 2009.

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



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

Helst sker í augu sú breyting á þessu hlutfalli sem varð á Hringvegi við Hvassafell í Norðurárdal á milli ára en þar hækkaði hlutfall ökumanna sem óku hraðar en 30km/klst yfir leyfilegum hámarkshraða úr 0,6% sumarið 2008 í 1,6% sumarið 2009. Hugsanlega stafar þetta af þeim vegabótum á þessum stað sem áður voru nefndar.

Varðandi notkun öryggisbelta þá er erfitt að meta hvort árangur hafi orðið á öllu landinu yfir árið í heild sinni þar sem skráningu lögreglunnar á öryggisbeltanotkun í umferðarslysum er mjög ábótavant. Af þeim 12 sem létust í bifreið voru 6 með beltin spennt en 6 voru án öryggisbelta. Til samanburðar má nefna að í nýjustu viðhorfskönnun um aksturshegðun ökumanna, sem Capacent gerði fyrir Umferðarstofu, kemur fram að um 94% aðspurðra sögðust aldrei hafa ekið án öryggisbelta utanbæjar síðustu 6 mánuði, sjá nánar í kafla 2.3.11. Því má draga þá ályktun að þau tæpu 6% sem aka án öryggisbelta utanbæjar eru í mikið mun meiri hættu en þeir sem spenna öryggisbeltin. Af þeim 110 sem slösuðust alvarlega eða létust í bifreiðum árið 2009 var 21 án belta. Þar af voru þrír aðilar án belta þar sem loftpúði blés út en án beltanna virkar loftpúðinn alls ekki. Alls voru 82 í beltum, þar af 24 þar sem loftpúði blés út. Eftir standa 7 aðilar þar sem lögreglan hefur ekki skráð öryggistæki (eða skráð „ekki vitað um öryggistæki“).

2.4.2 Eyðing svartbletta og umhverfi vega og vegrið

Á árinu var unnið að lagfæringum á 63 stöðum skv. samþykktum verkefnalistum. Vegrið voru sett upp eða lengd á 28 stöðum. Á 14 stöðum voru ræsi lengd og eða vegfláar lagfærðir, þ.e. dregið úr bratta þeirra. Merkingar voru bættar á 7 stöðum en þar er bæði um að ræða uppsetningu stefnuörva og bættar merkingar blindhæða. Unnið var að lagfæringum á fimm vegamótum, m.a. með gerð svonefndra framhjállaupa, til að draga úr hættu á aftanákeyrslum. Fjórar blindhæðir voru breikkaðar og akstursstefnur á þeim aðgreindar með merkjum. Aðvörunarljós voru sett upp við tvær einbreiðar brýr. Eitt hraðaviðvörunarskilti var keypt. Ein búfjargöng voru gerð. Lýsing meðfram Hringvegi austan Selfoss var bætt og göngustígur á sama stað jafnframt lagfærður.

Unnið var að grjóthreinsun meðfram ýmsum vegum, m.a. meðfram Hringvegi, Eyrarbyggavegi, Norðausturvegi, Kísilvegi, Norðfjarðarvegi og Skaftártunguvegi.

Nákvæmt yfirlit yfir þau verkefni sem unnið var að undir þessum lið árið 2009 má sjá í viðauka VI.

2.4.3 Hvíldarsvæði við þjóðvegi

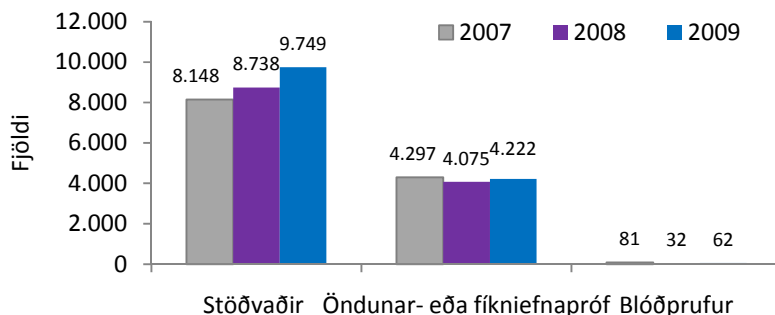
Á árinu var búinn til um 40 m langur og 4 m breiður keðjunarstaður með klæðningu á Norðfjarðarvegi við Kirkjuból í Norðfirði. Jafnframt var búinn til um 40 m langur og 7 m breiður keðjunarstaður á Seyðisfjarðarvegi við Gufufoss. Á síðarnefnda staðinn á eftir að setja efra burðarlag og klæðingu.

2.4.4 Ölvun/fíkniefni við akstur – eftirlit, áróður og fræðsla

Á undanförunum árum má rekja að meðaltali um 20-30% banaslysa til þess að ökumaður er undir áhrifum áfengis eða annarra vímuefna. Einnig má rekja um 5% allra umferðarslysa til ölvunar- eða fíkniefnaaksturs.

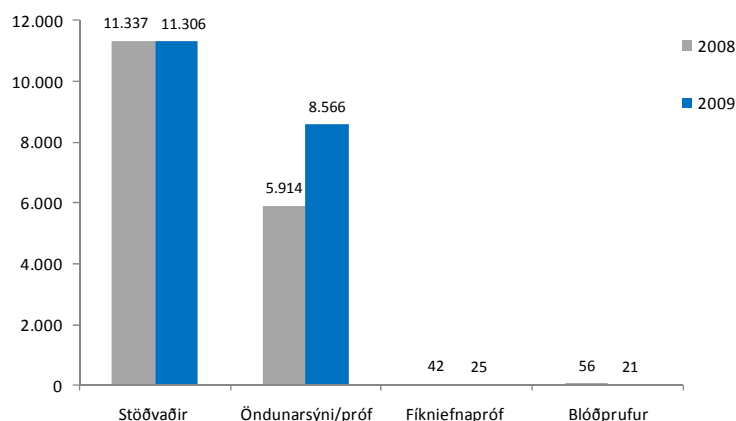
Á grundvelli samnings á milli Vegagerðarinnar og ríkislögreglustjóra var lögreglan í landinu með sérstakt eftirlit með ölvunarakstri og akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna í mars og apríl 2009. Alls tóku 14 lögreglustjórar þátt í eftirlitinu. Við eftirlitið voru hafðir til hliðsjónar staðir sem tilgreindir eru í viðauka III við samstarfssamninginn um sérstakt umferðareftirlit. Eftirlitið var skipulagt með þeim hætti að sem flest ökutæki væru stöðvuð og kannað með ástand ökumanna. Stöðvaðir voru 9.749 ökumenn eða tæplega 7 á hverri klst.

Heldur fleiri voru stöðvaðir á þessu ári en síðustu tvö ár en árið 2008 voru 8.738 ökumenn stöðvaðir í sambærilegu eftirliti og 8.148 árið 2007. Fjöldi öndunar- og fíkniefnaprófa var 4.222 og teknar voru 62 blóðprufur (mynd 9). Fjöldi öndunar- og/eða fíkniefnaprófa er nokkuð svipaður milli ára, 4000-4300 mælingar en fjöldi blóðprufa er breytilegri. Í viðauka III er ítarleg greinargerð um eftirlitið og samburður á því og eftirlitinu fyrri ár.



Mynd 9. Fjöldi stöðvaðra, öndunar- og fíkniefnaprófa og blóðprufa árin 2007-2009 (mars-apríl)

Lögreglan stóð einnig fyrir sérstöku eftirliti með ölvunarakstri og akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna í nóvember og desember 2009. Eftirlitið var skipulagt með þeim hætti að sem flest ökutæki væru stöðvuð og kannað með ástand ökumanna. Alls voru 11.306 ökumenn stöðvaðir í tengslum við eftirlitið. Á árinu 2009 voru fleiri látnir gangast undir öndunarsýni/próf en 2008 en færri fíkniefnapróf voru gerð og færri blóðprufur teknar (mynd 10). Undir blóðprufur falla þau sýni sem voru tekin vegna gruns um ölvunarakstur og akstur undir áhrifum fíkniefna. Nánari greiningu á ölvunareftirliti lögreglunnar er að finna í viðauka IV.



Mynd 10. Fjöldi stöðvaðra, öndunarsýna/prófa, fíkniefnaprófa og blóðprufa árin 2008-2009 (nóvember-desember)

Í apríl 2009 hóf Umferðarstofa ásamt Vínbúðunum að birta auglýsingaherferð á netmiðlum og í útvarpi sem ber heitið „Sá sem flöskustúturinn lendir á“. Með áttakinu er ökumönnum gerð grein þeim afleiðingum sem ákvörðunin um að aka eftir neyslu áfengis getur haft. Mikill fjöldi fólks hefur þurft að upplifa alvarlegar afleiðingar ölvunaraksturs og sú ákvörðun að aka eftir neyslu áfengis eða annarra vímuefna getur komið niður á ástvinum, heilsu, framtíð, mannorði, frelsi og fjárhag viðkomandi. Með því að snúa flöskunni er hægt að sjá hvernig þessir mikilvægu þættir geta breyst til verri vegar við það eitt að aka eftir neyslu áfengis. Hugmyndin að þessari herferð kom frá auglýsingastofunni Fíton sem sá jafnframt um framleiðslu hennar.

Árið 2009 létust þrír af völdum ölvunar- eða fíkniefnaaksturs auk þess sem 16 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 4. 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
2005	6	19	32%	4	129	3%
2006	9	31	29%	9	153	6%
2007	4	15	27%	12	195	6%
2008	2	12	17%	28	200	14%
2009	3	17	18%	16	170	9%
Meðaltal	4,8	18,8	26%	13,8	169,4	8%

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

2.4.5 Umferðaröryggi í námskrá grunnskóla og leikskóla

Skólaárið 2008-2009 var fjórða starfsár Grundaskóla sem móðurskóli í umferðarfræðslu. Á þessum árum hafa orðið gríðarlega miklar breytingar á stöðu umferðarfræðslunnar. Í upphafi var lítil sem engin umferðarfræðsla í grunnskólum. Lítið efni var til og fræðslan mjög óskipulögð. Í dag er umferðarfræðsla komin inn í fjölmarga grunnskóla og mikið af nýju námsefni er komið inn á umferðarvefinn, www.umferd.is.

Verkefni Grundaskóla hefur verið skipt upp í eftirtalda verkþætti:

- ❑ Höfuðáhersla á að ná til sem allra flestra skóla.
- ❑ Endurskoðun á fræðslu, á námsefni og námsvef (www.umferd.is)
- ❑ Gerð sérstakrar handbókar í umferðarfræðslu
- ❑ Þátttaka í nefndum/ráðum tengt umferðarfræðslu og umferðaröryggismálum
- ❑ Samskipti við leiðtogaskóla

Auk Grundaskóla hafa þrjú skólar verið starfandi við verkefnið á vormisseri, en á haustmisseri var eingöngu Grundaskóli að vinna í verkefninu vegna niðurskurðar. Í Grunnskóla Seltjarnarness starfar sérstök umferðarnefnd. Lögð var áhersla á fræðslu um hjólreiðar, hjálmanotkun, öryggi hjólreiðamanna og verklegar æfingar undir vorið, mest á miðstiginu. Nokkrir skólar á höfuðborgarsvæðinu hafa fengið fræðsluerindi á vorönninni, ásamt ýmsu hagnýtu efni til skipulagningar, námskrárgerðar og umferðarfræðslu. Flóaskóli á Suðurlandi hefur unnið ótullega að innri uppbyggingu umferðarfræðslu og hefur kynnt verkefni sín fyrir nokkrum skólum á sínu svæði. Grunnskóli Reyðarfjarðar á Austurlandi kynnti móðurskólaverkefni og hlutverk leiðtogaskóla og þá þjónustu sem í boði er á kennarapingi sem haldið var á Eiðum.

Grundaskóli hefur í samvinnu við fræðsludeild Umferðarstofu útbúið sérstaka handbók í umferðarfræðslu sem mun nýtast sem uppflettirit og hugmyndauppspretta fyrir kennara í umferðarfræðslu.

Tafla 5. Slyss á börnum 2005-2009

	Látin	Alvarlega slösuð	Lítið slösuð	Samtals
2005	0	8	97	105
2006	1	13	92	106
2007	1	11	134	146
2008	0	22	104	126
2009	0	16	110	126
Meðaltal	0,4	14	107,4	121,8

2.4.6 Ýmis fræðslu- og áróðursverkefni

Á árinu setti Umferðarstofa á fót verkefnahóp um framtíðarsýn í umferðarfræðslu í framhaldsskólum landsins. Ákveðið var fá framhaldsskólanema með í þessa undirbúningsvinnu og þegar til kom var rætt við u.þ.b. 120 nemendur á aldrinum 16-23 ára. Niðurstaðan var sú að kvikmynda frásagnir af umferðarslysum. Til að sögurnar tengist betur hverjum og einum nemenda var brugðið á það ráð að útbúa verkefni með hverri sögu. Verkefni eru síðan unnin í hópum undir umsjón lífsleiknikennara, áður en nemendur horfa á myndefnið. Lokið er við að vinna fyrstu söguna en hún greinir frá umferðarslysi í Vestmannaeyjum. Nýlega var verkefni um það slys prufukeyrt í Borgarholtsskóla og kom það mjög vel út.

Til stendur að kvikmynda tvær til þrjár frásagnir til viðbótar. Orsakir slyssanna eru ýmist hraðakstur eða ölvun en í einni sögunni segir frá hverjar afleiðingarnar geta verið ef bílbelti er ekki notað. Gert er ráð fyrir að framhaldsskólarnir fái allir eintök af þessu efni sem þeir geta notað í lífsleiknikennslu. Umferðarstofa mun á næsta ári kynna efnið meðal framhaldsskólakennara en það hefur m.a. verið unnið í samvinnu við félag lífsleiknikennara.

2.4.7 Forvarnir erlendra ríkisborgara

Í samstarfi við bílaleigur landsins var haldið áfram með stýrisspjöld fyrir bílaleigubíla en það samstarf hófst árið 2006. Á slíku spjaldi eru upplýsingar fyrir erlenda ferðamenn um séríslenskar aðstæður, s.s. sérstök umferðarmerki sem ekki þekkjast annars staðar og almennar varúðarreglur. Í töflunni hér að neðan má sjá tölur yfir slasaða erlenda ríkisborgara. Er þá bæði átt við erlenda ferðamenn sem og erlenda ríkisborgara sem búa hérlendis.

Tafla 6. Slyss á erlendum ríkisborgurum

	Látnir	Alvarlega slasaðir	Lítið slasaðir	Samtals
2006	5	9	119	133
2007	3	33	170	206
2008	2	19	155	176
2009	3	26	167	196
Meðaltal	3,3	21,8	152,8	177,8

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 7. Slyss á erlendum ríkisborgurum samanborið við fjölda ferðamanna og fjölda innflytjenda

	Slasaðir erlendir ríkisborgarar samtals	Slyss með meiðslum sem erlendir ökumenn eiga aðild að	Fjöldi ferðamanna (þúsund)	Slasaðir á hverja 100.000 ferðamenn	Fjöldi innflytjenda (1. des)	Slasaðir á hverja 1000 innflytjendur
2006	133	99	422	32	16.689	8,0
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
Meðaltal	178	138	476	37	23.671	7,6

2.4.8 Kynningarmál og rannsóknir

Viðhorfsrannsókn á aksturshegðun almennings

Á tímabilinu 2.-18. nóvember 2009 framkvæmdi Capacent viðhorfsrannsókn á aksturshegðun almennings fyrir Umferðarstofu, Vegagerðina og embætti ríkislögreglustjóra. Sambærileg könnun hefur verið framkvæmd frá og með árinu 2005 auk þess sem Umferðarráð gerði sérstaka könnun árið 2001. Úrtakið í könnuninni var 2000 manns á aldrinum 17-75 ára og var svörum skilað í gegnum netið, en þetta er í fyrsta sinn sem þeirri aðferð er beitt eingöngu í könnun af þessu tagi. Svarhlutfall var 63,5% sem er viðunandi.

Rúmlega 98% svarenda höfðu bílpróf en það er hæsta hlutfall sem mælt hefur í undanförunum könnunum. Rétt liðlega 14% voru með svokallað meirapróf, sem er það lægsta sem mælt hefur í könnunum undanfarinna ára. Það er töluverður munur á því hversu miklum tíma fólk eyðir í umferðinni á árunum 2008 og 2009 en árin þar á undan. Á milli 60 og 70% aðspurðra verja skemmri tíma en einni klst í umferðinni á dag á árunum 2008 og 2009 samanborið við um 40% á tímabilinu 2005-2007. Þetta er í samræmi við tölfræði Vegagerðarinnar sem sýnir fram á að umferð hefur minnkað á undanförunum tveimur árum.

Syfja er vaxandi vandamál í umferðinni og kom í ljós í könnuninni að rúm 52% ökumanna hafa oft, stundum eða sjaldan orðið syfjaðir á meðan á akstri stóð. Jafnframt hafa rúm 8% ökumanna dottað undir stýri á síðastliðnum 6 mánuðum. Er það mun verri niðurstaða en árið 2007 þegar um 5% ökumanna töldu sig hafa dottað undir stýri, en þó betri niðurstaða en árið 2008 þegar um 10% ökumanna töldu sig hafa dottað undir stýri.

Notkun GSM síma við akstur án handfrjáls búnaðar hefur vaxið á undanförunum árum sé tekið mið af niðurstöðu könnunarinnar. Á meðan 36% ökumanna svöruðu því til í könnuninni 2001 að þeir töluðu aldrei í síma við akstur án handfrjáls búnaðar þá hefur það hlutfall fallið niður í 30% á árunum 2005-2007, var tæp 20% árið 2008 en tæp 16% árið 2009.

Þegar spurt var um ökuhraða við mismunandi leyfðan hámarkshraða þá kemur í ljós að um 61% aðspurðra aka á löglegum hraða þar sem hámarkshraði er 30 km/klst og 64% þar sem hámarkshraði er 60 km/klst en tæp 70% þegar ekið er á vegum þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. Er þetta svipuð niðurstaða og verið hefur á undanförunum árum. Karlar aka almennt hraðar en konur auk þess sem yngra fólk virðist temja sér meiri hraða en þeir sem eldri eru.

Um notkun öryggisbelta kom í ljós að 75% notuðu alltaf öryggisbelti sem ökumenn innanbæjar og 94% utanbæjar, rúmlega 83% notuðu alltaf öryggisbelti sem farþegar í framsæti og 65% sem farþegar í aftursæti. Þetta eru svipaðar niðurstöður og undanfarin ár. Karlmenn eru líklegri til að aka án öryggisbelta og yngri farþegar eru líklegri til að spenna ekki beltin.

Þegar litið er til aksturs og áfengisneyslu þá kemur í ljós að tæp 26% aðspurðra höfðu ekið einu sinni eða oft eftir neyslu eins áfengs drykkjar á sl. 6 mánuðum og um 29% þeirra höfðu ekið einu sinni eða oft eftir að hafa drukkið meira en einn drykk. Þessi niðurstaða er töluvert lakari en undanfarin tvö ár.

Bíltæknirannsóknir

Á árinu 2009 var gerður sérstakur samningur Umferðarstofu og sýslumannsembættisins á Selfossi um eflingu bíltæknirannsókna, en í því fólst að Umferðarstofa styrkti kaup á tækjabúnaði til bíltæknirannsókna en sýslumannsembættið tók í notkun sérstakt húsnæði til verkefnisins. Miklar vonir eru bundnar við verkefnið og að það skili sér í aukinni þekkingu á orsökum og afleiðingum alvarlegra umferðarslysa.

2.4.9 Önnur verkefni án sérstakra fjárveitinga

Varúðarreglur við vinnusvæði

Reglugerð um vinnusvæðamerkingar tók gildi 15.07.2009. Tilgangurinn með útgáfu þeirra er að koma á hertari reglum um merkingar fyrir almenna umferð í dreifbýli og þéttbýli vegna framkvæmda.

Reglurnar eru ætlaðar þeim verkkaupum, hönnuðum, verktökum og eftirlitsmönnum sem á einn eða annan hátt koma að undirbúningi og framkvæmd vega- og gatnagerðarmannvirkja svo og öðrum þeim stofnunum og fyrirtækjum sem vinna að framkvæmdum á eða við vegsvæði. Tilgangur með merkingunum er fjórþættur:

- Að vernda starfsmenn og vegfarendur
- Að auka og tryggja umferðaröryggi almennt
- Að lágmarka umferðartafir
- Að hámarka framkvæmdahraða

Árið 2009 stóð Vegagerðin fyrir allmörgum námskeiðum fyrir þá aðila sem þurfa að kunna skil á reglum um vinnusvæðamerkingar í sínum störfum. Markmið námskeiðanna var að kenna nemendum hönnun og útfærslu á merkingum fyrir almenna umferð um framkvæmdasvæði í dreifbýli og þéttbýli, þannig að merkingar þessar væru samræmdar, bæði gagnvart starfsmönnum á vinnustað og vegfarendum.

Vetrarmerkingar við vegi (ökuhraði, breytileg hraðamörk)

Ekkert hefur verið unnið að þessu verkefni á tímabilinu.

Alþjóðleg samvinna

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

Umferðarstofa tekur þátt í CARE samstarfi. CARE gagnagrunnurinn er samevrópskur gagnagrunnur yfir umferðarslys á vegum í Evrópu. Grunnurinn er gagnagrunnur en ekki tölfræðigrunnur, þ.e. í grunninn fara upplýsingar um einstök slys en ekki aðeins upplýsingar um fjölda slysa. Á árinu 2009 hefur Umferðarstofa unnið að gagnasamskiptum við CARE gagnagrunninn. Þessari vinnu átti að vera lokið árið 2008 en sökum anna hjá Evrópusambandinu gekk hægt að koma gögnunum í grunninn. Fyrirkomulagið hefur verið þannig að löndin senda gögnin til Evrópusambandsins sem síðan varpar þeim yfir á staðlað form með flóknum vörpunarreglum og algrímum. Verið er að skipta þessu fyrirkomulagi út og er nýja ferlið þannig að þjóðirnar sjálfar koma gögnunum yfir á hið staðlaða form og senda þau svo þannig til Evrópusambandsins. Ísland gerðist sjálfboðaliði í að koma sínum gögnum á þessu

nýja formi til Evrópusambandsins og hefur það nú verið gert. Þar með varð Ísland fyrsta landið sem kom sínum gögnum í þennan nýja grunn.

SafetyNet verkefninu sem komið var á til að þróa CARE gagnagrunninn og gagnaflutning er lokið. Því má ætla að högun og hönnun grunnsins muni breytast lítið úr þessu. Í staðinn hefur sérfræðingahópurinn fengið annað verkefni sem kallast DaCoTA (Data Collection, Transfer & Analysis) og lýtur það verkefni í stuttu máli að því hvernig hægt sé að nýta gögnin sem eru í CARE grunninum.

Settir hafa verið fram 4 hlutar (work packages) og von er á enn fleirum á komandi mánuðum. Fyrsti hlutinn lýtur að verkferlagreiningu á reglusetningu og umferðaröryggisstjórnun. Þar verða verkferlar umferðaröryggisstjórnunar rannsakaðir og reynt að finna „best practice“ með samanburði milli Evrópulanda. Annar hlutinn lýtur að dýpri rannsóknum á umferðarslysum og fellur sá hluti vel að starfsemi Rannsóknanevndar umferðarslysa. Þriðji hlutinn lýtur að svokölluðu gagnavörðuhúsi utan um CARE grunninn. Ætlunin er að safna saman margs konar upplýsingum á einn stað til að hægt sé að rannsaka umferðarslys og bera lönd saman. Þessu gagnavörðuhúsi verður skipt í gögn og upplýsingar. Gögnin sem þar verða eru þá slysaáhrif úr CARE og IRTAD grunnunum, hegðunargögn (hraðakstur, ölvunarakstur o.s.frv.), nefnarar (risk exposure data; fólksfjöldi, ökutækjafjöldi o.s.frv.), orsakagreiningar frá dýpri rannsóknum og heilsutölur (gögn frá sjúkrahúsum, lýðfræði o.fl.). Upplýsingarnar í vörðuhúsinu verða aðgerðir og aðferðir (programs and measures), lagaumhverfi og reglur í gildi, hegðun og viðmót (úr könnunum) og samfélagslegur kostnaður 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, einskona samantekt samantektanna.

Vegagerðin og Umferðarstofa taka virkan þátt í þeirri undirnefnd NVF sem fjallar um umferðaröryggi en NVF er norrænn samstarfsvettvangur á sviði vegamála. Árið 2009 sótti fulltrúi Vegagerðarinnar tvo fundi í nefndinni NVF umferðaröryggi. Í tengslum við báða fundina var haldin ráðstefna og var framlag frá Íslandi á báðum ráðstefnunum. Allir fyrirlestrar á ráðstefnunum eru aðgengilegir á heimasíðu NVF: <http://www.nvfnorden.org/pages/467>

Vegagerðin tekur einnig virkan þátt í starfi vinnuhóps um umferðaröryggi sem starfar á vegum CEDR, en CEDR stendur fyrir Samtök vegamálastjóra í Evrópu. Árið 2009 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.

3. Slysaskrá

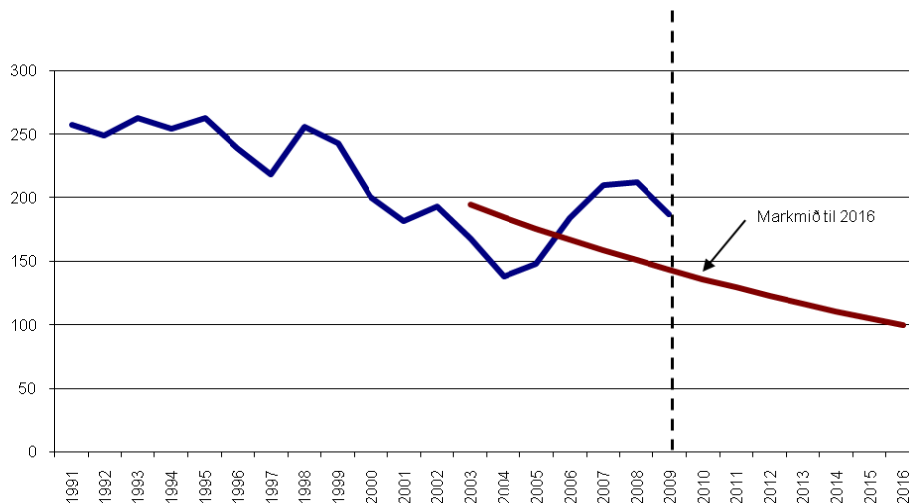
3.1 Fjöldi látinna og slasaðra 2009

Slysaskráning Umferðarstofu byggist á lögregluskýrslum, sem fengnar eru hjá lögregluembættum, sýslumönnum eða fulltrúum þeirra. Frá því í byrjun árs 1992 hefur Umferðarstofa (og áður Umferðaráð), skráð öll umferðarslys og umferðaróhöpp sem lögreglan gerir skýrslu um og gerast hér á landi. Þegar meiðsl verða á fólki í umferðarslysum er ávallt skylt að kalla til lögreglu. Vegfarandi telst ekki slasaður nema hann hafi með sannanlegum hætti verið fluttur á sjúkrahús, heilsugæslustöð eða undir læknishendur með sjúkrabifreið, lögreglubifreið, þyrlu eða hann komi til lögreglu og gefi skýrslu um að hann hafi leitað lækniástoðar vegna meiðsla og hlotið lækni meðferð samkvæmt því.

Rannsóknir sem gerðar hafa verið á umferðarslysum sýna að hin opinbera skráning nær ekki til allra þeirra sem slasast hafa í umferðinni. Mismunandi er eftir vegfarendahópum hve margir slasaðir eru skráðir, en sérstaklega má gera ráð fyrir að slys á hjólréiðamönnum séu vanskráð. Umferðarslys eru stundum tilkynnt til lækna eða sjúkrastofnana, en ekki lögreglu. Skiptir þá miklu hver alvarleiki meiðslanna er og má gera ráð fyrir að þeir sem slasast lítið tilkynni það síður til lögreglu. Það kemur fyrir að ökumenn vilji af ýmsum ástæðum ekki tilkynna slys til lögreglu. Ástæður þess má m.a. rekja til aksturs á stolinni bifreið, aksturs undir áhrifum áfengis, aksturs án ökuréttinda en einnig vanmats á eðli meiðsla. Þá má gera ráð fyrir að slys þar sem meiðsl eru lítil séu vanskráð í hinni opinberu skráningu. Staðreyndin er að sjúkrastofnanir og tryggingafélög skrá mun fleiri minni háttar meiðsl af völdum umferðarslysa en fram kemur í skráningu Umferðarstofu.

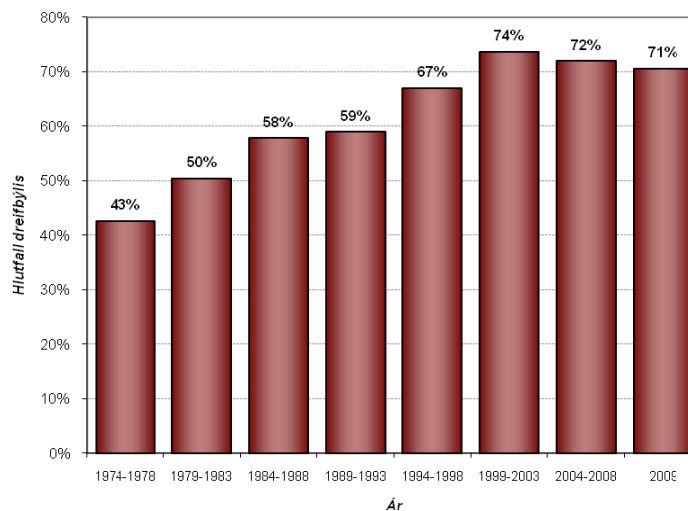
Banaslys í umferð er skilgreint þannig að látist maður af völdum áverka sem hann hlýtur í umferðarslysi innan 30 daga frá því að slysið á sér stað þá telst hann hafa látist vegna umferðarslyss.

Yfirlýst markmið stjórnvalda á sviði umferðaröryggis er að fjöldi látinna í umferð á hverja 100.000 íbúa verði ekki meiri en það sem lægst gerist hjá öðrum þjóðum og að látnum og alvarlega slösuðum í umferð fækki að jafnaði ekki minna en 5% á ári til ársins 2016 eins og áður sagði. Á fyrsta áratug þessarar aldar hefur náðst árangur á Íslandi í umferðaröryggismálum. Látnum og alvarlega slösuðum hefur fækkað í samanburði við áratuginn þar á undan þrátt fyrir aukna umferð. Þó hefur slösuðum fjölgað aftur allra síðustu ár og ljóst að árangurinn er ekki eins og best væri á kosið. Fjórir til fimm látnir á ári á hverja 100.000 íbúa er það sem best gerist í heiminum í dag og höfum við Íslendingar verið í hópi þeirra allra bestu síðustu þrjú ár. Mynd 11 sýnir þróun á fjölda látinna og alvarlega slasaðra í umferðinni á Íslandi undanfarin ár og markmið til ársins 2016.



Mynd 11. Fjöldi látinna og alvarlega slasaðra 1991–2009 og markmið umferðaröryggisáætlunar.

Árið 2009 létust 17 manns í 15 umferðarslysum hér á landi auk þess sem 170 manns slösuðust alvarlega. Árið 2008 létust 12 manns í jafnmörgum slysum og 200 slösuðust alvarlega. Samkvæmt þessu hefur markmiði umferðaröryggisáætlunar ekki verið náð, að fjöldi alvarlega slasaðra og látinna sé innan viðmiðunarmarka. Það markmið hefur ekki náðst undanfarin fjögur ár. Í viðauka V er að finna töflur yfir helstu lykilstærðir úr slysaskrá Umferðarstofu.

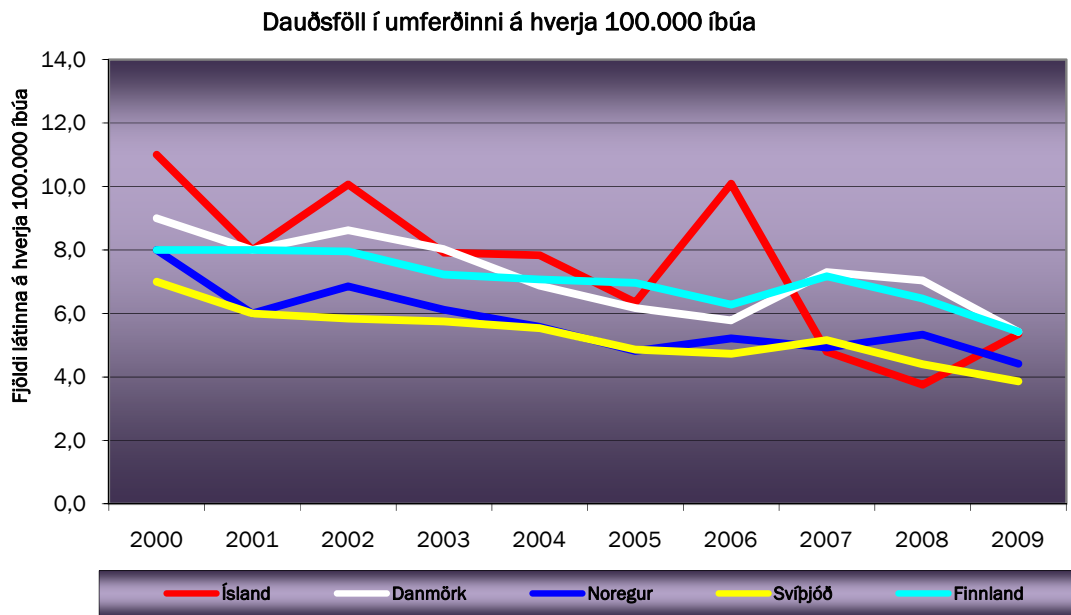


Mynd 12. Þróun fjölda látinna í umferðarslysum í dreifbýli sem hlutfall af heildarfjölda látinna

Samkvæmt mynd 12 hafa hlutfallslega mun fleiri látist í umferðarslysum í dreifbýli en í þéttbýli á árunum 1999-2008 miðað við fyrri ár. Árið 2009 er þetta hlutfall sambærilegt.

3.2 Samanburður við Norðurlönd

Meðfylgjandi línurit sýnir fjölda dauðsfalla í umferðinni á hverja 100.000 íbúa á Norðurlöndum. Þar sem gagnasafn á Íslandi er langminnst allra þessara þjóða, kemur fjöldi látinna í meiri sveiflum en annars staðar þekkist. Þannig stendur Ísland jafnfætis fremstu þjóðum á Norðurlöndum í besta árferði, en í slæmu árferði snýst það við og Ísland stendur öðrum Norðurlandþjóðum langt að baki. Af þeim sökum hefur m.a. verið ákveðið í umferðaröryggisáætlun að meta árangur út frá meðaltali undangenginna 5 ára, m.a. til að stækka gagnasafnið.



Mynd 13. Dauðsföll í umferðinni á Norðurlöndum

Viðauki I. Eftirlit með hraðakstri



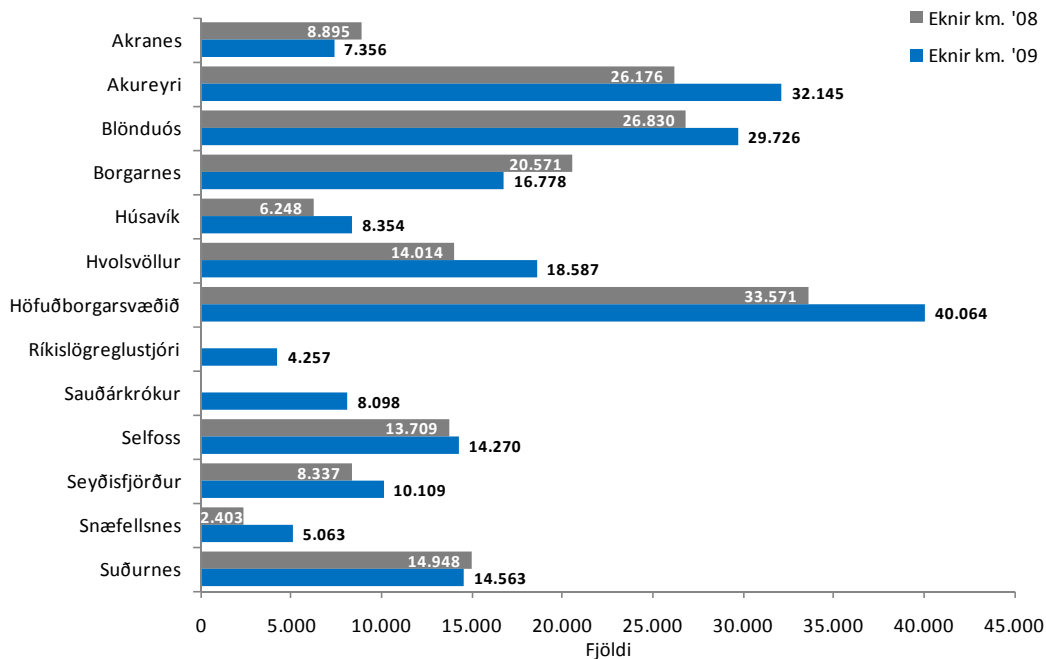
RÍKISLÖGREGLUSTJÓRINN

Niðurstöður úr hraðaeftirliti - samantekt

Sumarið 2009 var framkvæmt sérstakt hraðaeftirlit sem lögregluembætti landsins tóku þátt í en alls voru það 13 embætti sem framkvæmdu eftirlitið. Sum hófu eftirlitið í maí en flest þó í júní og stóð það fram í september. Á þessu tímabili voru vinnustundir vegna eftirlitsins 7.638 klukkustundir og eknir voru 209.370 km. Fjöldi hraðakstursbrota var 3.242 en heildarfjöldi brota var 4.494 en þar falla undir m.a. hraðakstursbrot, ökuskírteini var ekki meðferðis, viðkomandi hafði ekki ökuréttindi, ljósanotkun var ábótavant, bílbelti var ekki notað, viðkomandi ökumaður var ölvaður undir stýri, vítaverður akstur og réttindaleyfi.

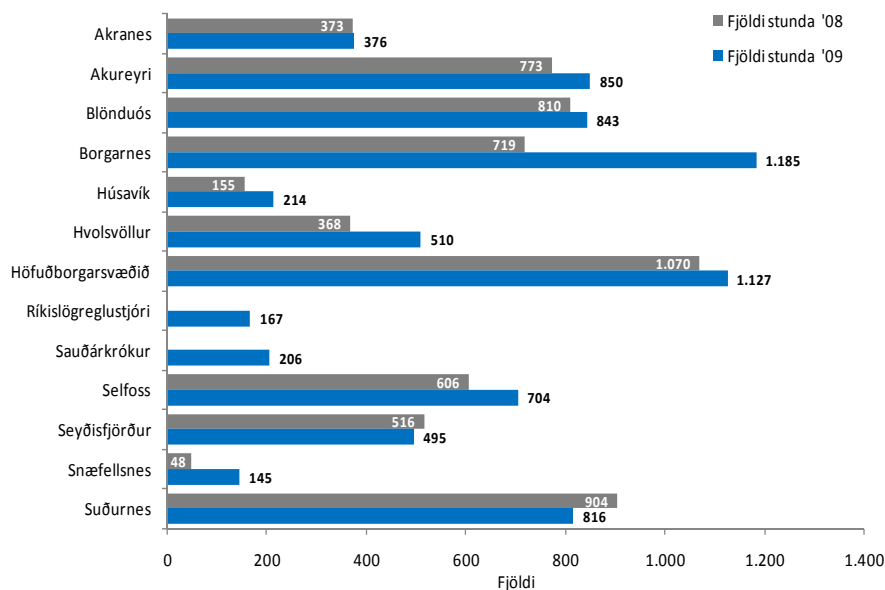
Eknir kílómetrar og vinnustundir

Lögreglan í Reykjavík ók mest á meðan á eftirlitinu stóð eða 40.064 km. Þar á eftir var lögreglan á Akureyri með 32.145 km akstur og lögreglan á Blönduósi ók 29.726 km. Minnstur var aksturinn hjá embætti ríkislögreglustjóra eða 4.257 km (mynd 1). Almennt var auking í akstri hjá flestum embættum ef horft er til hraðaeftirlitsins árið 2008 nema hjá lögreglunni á Akranesi, Borgarnesi og Suðurnesjum. Á árinu 2009 voru eknir 209.370 km en á árinu 2008 voru þeir 175.702 km. Þetta jafngildir 19% aukningu í akstri milli ára. Ríkislögreglustjóri og lögreglan á Sauðárkrók tóku ekki þátt í eftirlitinu árið 2008.



Mynd 1. Fjöldi ekinna kílómetra vegna hraðaeftirlits árin 2008 og 2009.

Í heildina var eftirlitinu sinnt í 7.638 klukkustundir sem eru töluvert fleiri unnar vinnustundir ef miðað er við árið á undan en þá voru þær 6.342. Lögreglan í Borgarnesi eyddi flestum vinnustundum í eftirlitið eða 1.185 en þar á eftir var það lögreglan á höfuðborgarsvæðinu með 1.127 vinnustundir. Lögreglan á Snæfellsnesi eyddi minnstum tíma í eftirlitið eða 145 vinnustundum og ríkislögreglustjóri 167 (mynd 2). Fjöldi vinnustunda jókst hjá öllum embættum nema hjá lögreglunni á Seyðisfirði og Suðurnesjum. Auking á vinnustundum milli ára er 20% sem er nokkuð svipuð auking og varð í akstrinum.



Mynd 2. Fjöldi vinnustunda lögreglu vegna hraðaeftirlits árin 2008 og 2009.

Kostnaður

Í töflu 1 koma fram upplýsingar um kostnað hraðaeftirlitsins árið 2009. Heildarkostnaður nam kr. 47.958.391. Yfirleitt var hlutfall kostnaðar vegna aksturs í kringum 40% og kostnaður vegna vinnu um 60%. Þetta var þó misjafnt eftir embættum en hjá lögreglunni á Seyðisfirði var hlutfall aksturs 28% á Akranesi var það 27% og í Borgarnesi 22%. Mestur kostnaður var hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu en þeir voru með flesta ekna kílómetra og næst flestar vinnustundir (tafla 1).

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

	Eknir km	Kostnaður v/aksturs	Vinnustundir	Kostnaður v/vinnu	Reikningur samtals
Akranes	7.356	544.344	376	1.492.344	2.036.688
Akureyri	32.145	2.378.730	850	3.373.650	5.752.380
Blönduós	29.726	2.144.298	843	3.258.548	5.402.846
Borgarnes	16.778	1.296.732	1.185	4.703.265	5.999.997
Húsavík	8.354	647.623	214	849.366	1.496.880
Hvolsvöllur	18.587	1.429.118	510	2.024.190	3.453.308
Höfuðb.svæðið	40.064	3.504.723	1.127	4.468.937	7.973.660
Ríkislögreglustjóri	4.257	315.018	167	662.823	977.841
Sauðárkrókur	8.098	599.252	206	815.628	1.414.880
Selfoss	14.270	1.533.106	704	2.939.045	4.472.153
Seyðisfjörður	10.109	766.626	495	1.964.655	2.731.281
Snæfellsnes	5.063	420.142	145	530.026	950.167
Suðurnes	14.563	2.057.606	816	3.238.704	5.296.310
Samtals	209.370	17.637.318	7.638	30.321.181	47.958.391

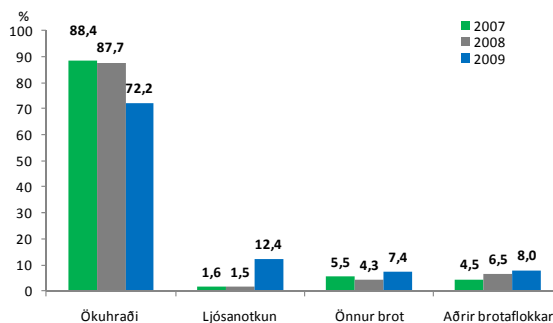
Fjöldi brota og meðalhraði

Hlutfall hvers embættis af heildarfjölda brota í nokkrum brotaflokkum kemur fram í töflu 2. Þar sést að hlutfallslega flest hraðakstursbrot voru skráð hjá lögreglunni á Blönduósi (18,4%) og lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu (16,9%). Af þeim tilvikum þar sem ökuskírteini var ekki meðferðis voru 47,2% skráð hjá lögreglunni á Akureyri og flest tilvik þar sem ljósanotkun var ábótavant voru einnig skráð hjá því embætti (67,6%). Flest tilvik um ölvunarakstur voru skráð hjá lögreglunni á Akureyri (35,5%) og notkun bílbelta var helst óbótavant í umdæmi lögreglunnar á höfuðborgarsvæðinu (32,5%). Þau brot sem falla undir önnur brot voru hlutfallslega flest skráð hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu (44,3%).

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

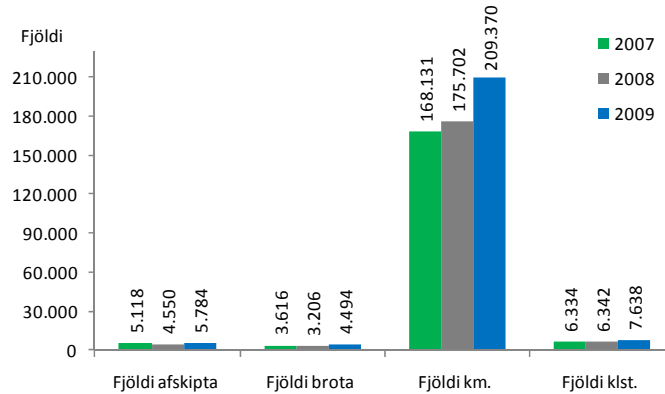
	Ökuhraði	Bílbelti ekki notuð	Ljósanotkun	Ölvun við akstur	Önnur brot	Ökuskírteini vantar
Akranes	3,1	0,0	0,0	3,2	0,3	0,0
Akureyri	11,0	25,0	67,6	35,5	17,7	47,2
Blönduós	18,4	0,0	0,0	6,5	2,1	3,8
Borgarnes	5,8	5,0	0,2	12,9	7,2	10,1
Húsavík	6,2	0,0	1,8	3,2	3,0	0,6
Hvolsvöllur	10,9	2,5	0,0	6,5	0,6	3,1
Höfuðb.svæðið	16,9	32,5	7,3	12,9	44,3	18,9
Ríkislögreglustjóri	1,9	2,5	0,5	6,5	0,6	1,3
Sauðárkrókur	6,3	0,0	0,4	3,2	0,0	2,5
Selfoss	8,1	15,0	0,0	6,5	7,2	1,9
Seyðisfjörður	6,9	2,5	0,0	0,0	0,6	0,6
Snæfellsnes	1,4	0,0	0,2	0,0	0,3	6,3
Suðurnes	3,0	15,0	22,0	3,2	16,2	3,8
Samtals %	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Af þeim brotum sem lögreglan skráði í hraðaeftirlitinu á árinu 2009 voru hraðakstursbrot 72% allra brota. Brot vegna ljósanotkunar voru 12% og brot sem falla undir önnur brot voru 8%. Hlutfall annara tegunda brotaflokka var samanlagt 8% en þar undir falla m.a. brot er varða réttindaleysi, vanrækslu á skoðun og svo framvegis. Einhverjar breytingar eru á hlutföllum brota eftir hraðaeftirlitum. Á árunum 2007-2008 var hlutfall hraðakstursbrota um 88%. Ljósanotkun var hinsvegar varla ábótavant árin 2007-2008 en 2009 eru 12,4% ökumanna með ófullnægjandi ljósabúnað. Önnur brot voru hlutfallslega fleiri 2009 og einnig brot sem féllu undir aðra brotaflokka (mynd 3).



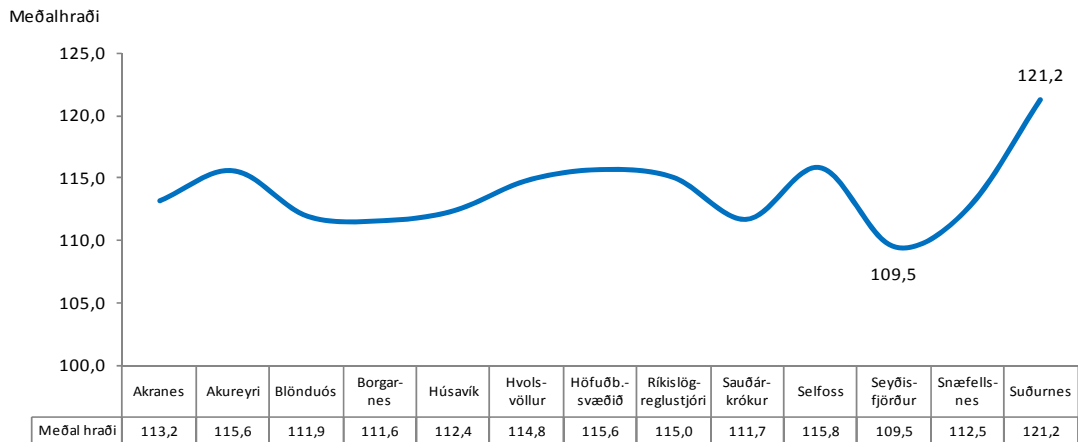
Mynd 3. Hlutfallsleg skipting brota af heildarfjölda árin 2007-2009.

Þegar horft er til samanburðar síðustu þriggja ára má sjá að eftirlitið hefur eflst. Fjöldi afskipta jókst milli ára og lögreglan skráði fleiri brotum á síðasta ári heldur en á fyrri árum. Einnig hefur akstur aukist og fjöldi vinnustunda en sífellt fleiri embætti taka þátt í eftirlitinu (mynd 4).



Mynd 4. Fjöldi afskipta, brota, ekinna kílómetra og vinnustunda í hraðaeftirliti árin 2007-2009.

Meðalhraði ökumanna sem voru stöðvaðir í eftirlitinu 2009 var allt frá 109,5 km/klst. hjá lögreglunni á Seyðisfirði upp í 121,2 km/klst. hjá lögreglunni á Suðurnesjum. Er þá reiknaður út meðalhraði miðaður við niðurstöðu hraðamælingar þá mánuði sem viðkomandi embætti sinnti eftirlitinu. Í sumum tilfellum var eftirlitinu haldið út í 5 mánuði en í öðrum tilfellum í 3 mánuði. Hér er miðað við hraðamælingar þar sem að hámarkshraði var 90 km/klst.



Mynd 5. Meðalhraði í hraðaeftirliti árið 2009 greindur eftir embættum.

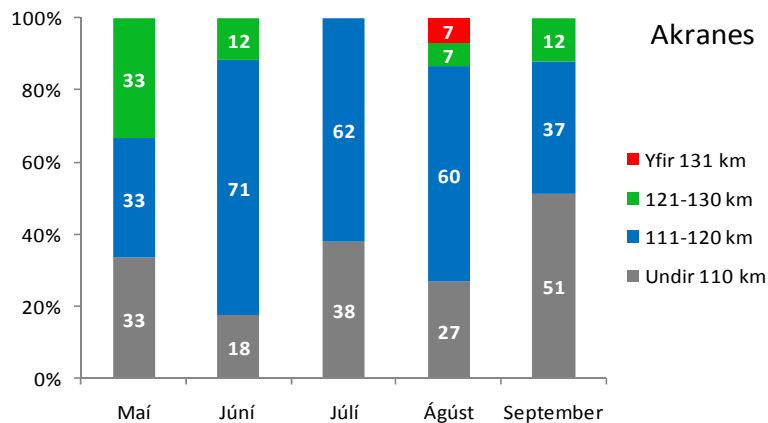
Niðurstöður úr hraðaeftirliti greint eftir embættum

Hér að neðan eru birtar niðurstöður úr hraðaeftirliti sem lögreglan sinnti sumarið 2009. Fjallað er sérstaklega um hvert embætti sem tók þátt og gerð eru skil á þeim hraða sem ökumenn voru teknir á þar sem hámarkshraði var 90 km/klst. Í einhverjum tilvikum voru bifreiðar stöðvaðar þar sem hámarkshraði var lægri en 90 km en þau tilvik voru fá og alls ekki hjá öllum embættum. Vegna þessa eru þau undanskilin í tölfraði sem snýr að mældum hraða yfir leyfilegum mörkum. Þessi tilvik eru hinsvegar í allri umfjöllun sem snýr að fjöldatölum. Sá ökumaður sem var stöðvaður á mestum hraða var á ferð í gegnum umdæmi lögreglunnar á Akureyri og var sá mældur á 180 km hraða. Lögreglan á höfuðborgarsvæðinu stöðvaði ökumann á 169 km hraða.

Akranes

Hjá lögreglunni á Akranesi var eftirlitinu sinnt frá maí til september. Alls varði lögreglan 376 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 57 lögreglumenn. Skráð voru 101 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota sem lögreglan skráði voru 103. Eknir voru 7.356 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið kr. 2.036.688. Kostnaður vegna aksturs voru kr. 544.344 eða 26,7% af heildarkostnaði (tafla 1).

Flestir sem lögreglan á Akranesi stöðvaði voru á bilinu 111-120 km hraða. Í júní voru þeir 71% allra stöðvaðra. Af þeim sem lögreglan stöðvaði í ágúst voru 7% á meiri hraða en 131 km/klst. og sá hraðasti var stöðvaður á 142 km hraða (mynd 6). Enginn var stöðvaður á slíkum hraða hina mánuði eftirlitsins. Í maí skiptist hlutfall stöðvaðra jafn en hafa þarf í huga að einungis 3 ökumenn voru stöðvaðir en eftirlitið hófst undir lok mánaðarins.

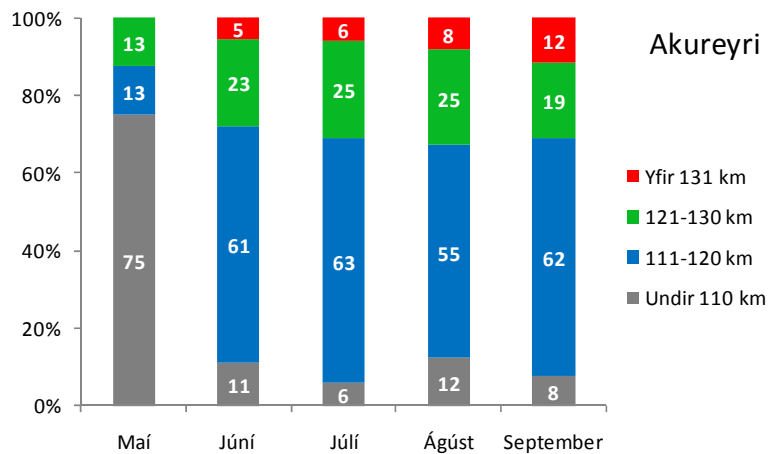


Mynd 6. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Akureyri

Hjá lögreglunni á Akureyri var eftirlitinu sinnt frá maí til september. Alls varði lögreglan 850 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 83 lögreglumenn. Ekki lágu fyrir upplýsingar um fjölda lögreglumanna sem sinntu eftirlitinu í ágúst og vantar þann fjölda inn í ofangreinda samtölu. Skráð voru 358 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota sem lögreglan skráði voru 907. Eknir voru 32.145 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið kr. 5.752.380. Kostnaður vegna aksturs voru kr. 2.378.730 eða 41,4% af heildarkostnaði (tafla 1).

Lögreglan á Akureyri sinni eftirlitinu í fjóra mánuði en þó voru fáir stöðvaðir í maí eða einungis 8 aðilar. Flestir ökumenn voru undir 110 km hraða. Hina fjóra mánuðina voru flestir ökumenn sem voru stöðvaðir á bilinu 111-120 km hraða. Eftir því sem leið á sumarið jókst fjöldi þeirra sem voru yfir 131 km hraða og í september var hlutfall þessara ökumanna 12%. Tiltölulegar lágt hlutfall ökumanna, sem voru stöðvaðir, voru undir 110 km hraða (mynd 7). Sá ökumaður sem var tekinn á mestum hraða af lögreglunni á Akureyri var tekinn á 180 km hraða í júnímánuði. Ekki voru aðrir ökumenn stöðvaðir á slíkum hraða annars staðar á landinu á meðan á eftirlitinu stóð.

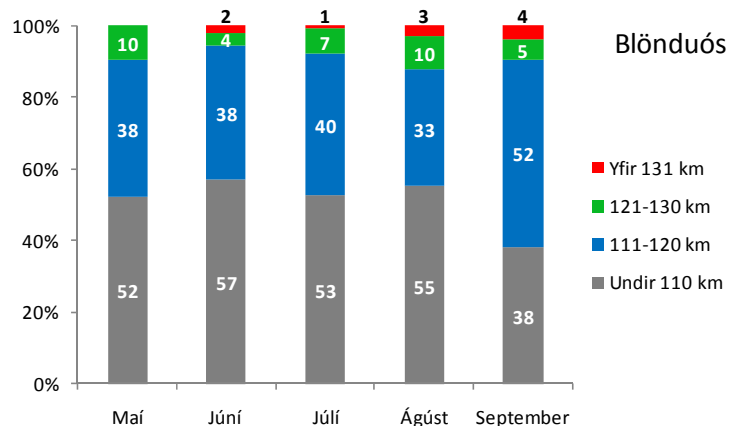


Mynd 7. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Blönduós

Hjá lögreglunni á Blönduósi var eftirlitinu sinnt frá maí til september. Alls varði lögreglan 843 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 130 lögreglumenn. Skráð voru 598 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota sem lögreglan skráði voru 622. Eknir voru 29.726 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið kr. 5.402.846. Kostnaður vegna aksturs voru kr. 2.144.298 eða 39,7% af heildarkostnaði (tafla 1).

Í maí mánuði var enginn ökumaður stöðvaður á yfir 131 km hraða en eftir því sem leið á sumið hækkaði hlutfall þeirra og í september voru þeir 4% stöðvaðra (mynd 8). Einn ökumaður mældist á 152 km í ágúst og annar mældist á 160 km hraða í september. Fyrstu 4 mánuði eftirlitsins var ríflega helmingur ökumanna stöðvaður á 90-110 km hraða en í september hafði þetta hlutfall lækkað niður í 38%. Að sama skapi jókst hlutfall þeirra ökumanna sem keyrðu á 111-120 km/klst.

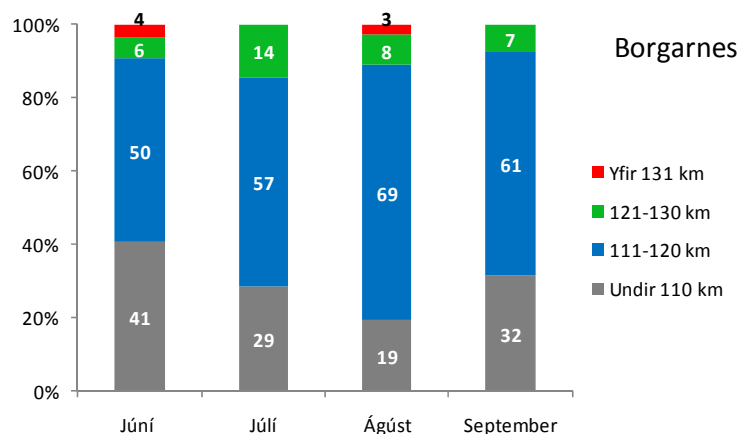


Mynd 8. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Borgarnes

Hjá lögreglunni í Borgarnesi var eftirlitinu sinnt frá júní til september. Alls varði lögreglan 1.185 klukkustundum í eftirlitið og að því kom 221 lögreglumáður. Skráð voru 188 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota sem lögreglan skráði voru 250. Eknir voru 16.778 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið kr. 5.999.997. Kostnaður vegna aksturs voru kr. 1.296.732 eða 21,6% af heildarkostnaði (tafla 1).

Í júní voru 41% þeirra sem voru stöðvaðir á bilinu 90-110 km hraða. Þetta hlutfall lækkaði eftir því sem leið á sumarið og fór niður í 19% í ágúst en hækkaði aftur í september í 32%. Í júlí og september var enginn ökumaður stöðvaður á meira en 130 km hraða. Flestir sem lögreglan stöðvaði voru á 111-120 km hraða eða um helmingur allra í júní og 60-70% hina mánuðina (mynd 9). Sá sem keyrði hraðast var stöðvaður í júní á 144 km hraða.

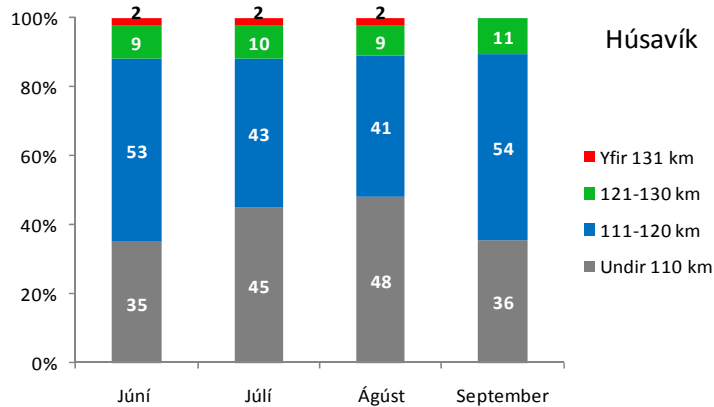


Mynd 9. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Húsavík

Hjá lögreglunni á Húsavík var eftirlitinu sinnt frá júní til september. Alls varði lögreglan 214 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 45 lögreglumenn. Skráð voru 200 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota sem lögreglan skráði voru 222. Eknir voru 8.354 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið kr. 1.496.880. Kostnaður vegna aksturs voru kr. 647.623 eða 43,3% af heildarkostnaði (tafla 1).

Af þeim sem lögreglan stöðvaði fyrir of hraðan akstur í júní, júlí og ágúst voru 2% ökumanna á meiri en 131 km/klst. Enginn mældist á svo miklum hraða í september en 35-48% voru undir 110 km hraða. Nokkuð margir ökumenn voru stöðvaðir á 111-120 km hraða eða allt frá 41% í ágúst og upp í 54% í september (mynd 10).

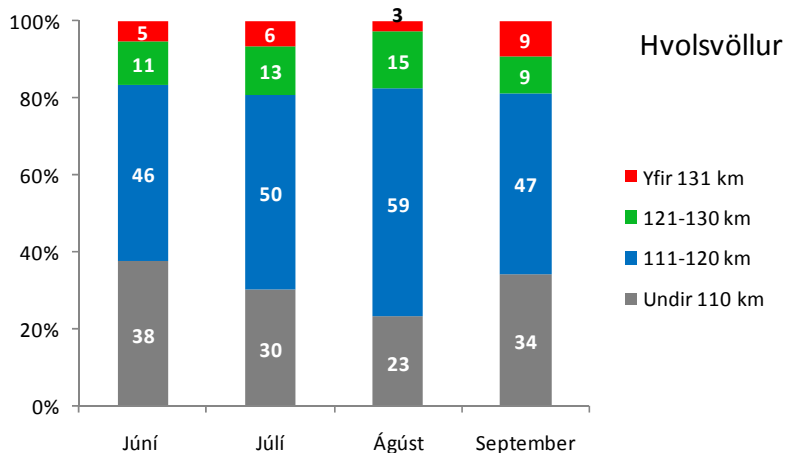


Mynd 10. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Hvolsvöllur

Hjá lögreglunni á Hvolsvelli var eftirlitinu sinnt frá júní til september. Alls varði lögreglan 510 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 88 lögreglumenn. Skráð voru 354 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota sem lögreglan skráði voru 372. Eknir voru 18.587 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið kr. 3.453.308. Kostnaður vegna aksturs voru kr. 1.429.118 eða 41,4% af heildarkostnaði (tafla 1).

Í júní voru 5% stöðvaðra ökumanna á 131 km hraða eða meiri og 46% voru á milli 111-121 km hraða. Þegar horft er yfir sumarið þá var um helmingur ökumanna, sem voru stöðvaðir, á 111-121 km hraða og rúm 10% á 121-130. Í september voru 9% stöðvaðra á 131 km hraða eða meira (mynd 11). Sá ökumaður sem mældist á mestum hraða í umdæmi lögreglunnar á Hvolsvelli var stöðvaður í júlí og var sá mældur á 162 km hraða þar sem 90 var hámarkshraði.



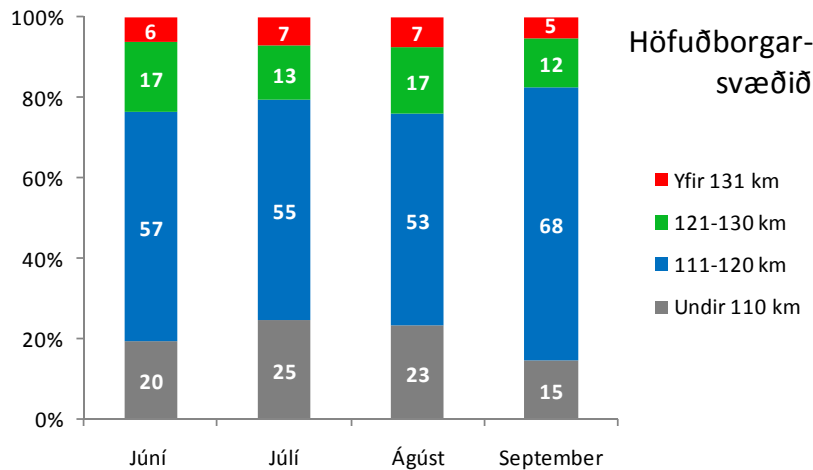
Mynd 11. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Höfuðborgarsvæðið

Hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu var eftirlitinu sinnt frá júní til september. Alls varði lögreglan 1.127 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 346 lögreglumenn. Skráð voru 548 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota sem lögreglan skráði voru 835. Eknir voru 40.064 km. og

nam kostnaðurinn við eftirlitið kr. 7.973.660. Kostnaður vegna aksturs voru kr. 3.504.723 eða 44% af heildarkostnaði (tafla 1).

Flestir ökumenn sem lögreglan á höfuðborgarsvæðinu stöðvaði voru á bilinu 111-120 km hraða. Í júní, júlí og ágúst var hlutfallið í kringum 53-57% en í september jókst það upp í 68%. Þeir sem voru á meiri en 131 km hraða voru 5-7% stöðvaðra ökumanna (mynd 12). Sá sem var stöðvaður á mestum hraða hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu var á 169 km hraða og var hann stöðvaður í september.

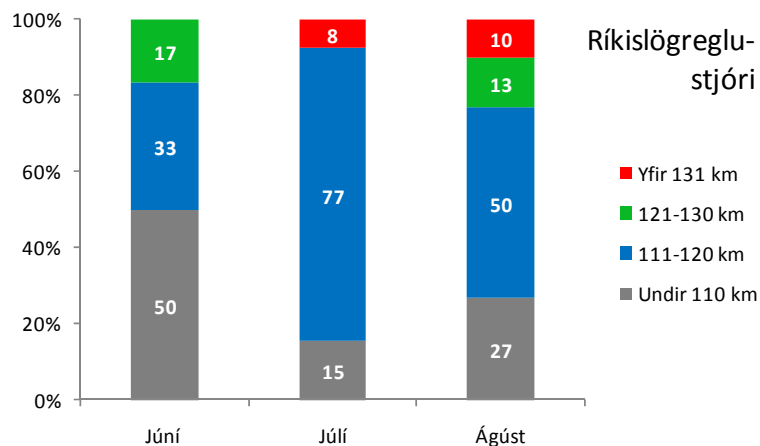


Mynd 12. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Ríkislögreglustjóri

Hjá ríkislögreglustjóra var eftirlitinu sinnt frá júní til ágúst. Alls varði embættið 167 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 32 lögreglumenn. Skráð voru 62 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota sem lögreglan skráði voru 78. Eknir voru 4.257 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið kr. 977.841. Kostnaður vegna aksturs voru kr. 315.018 eða 32,2% af heildarkostnaði (tafla 1).

Í júní voru flestir ökumenn sem voru stöðvaðir undir 110 km hraða eða 50%. Hina mánuði eftirlitsins var hlutfall þessa hóps minna og flestir sem voru stöðvaðir voru á bilinu 111-120 km. Enginn var mældur á 131 km hraða eða meiri í júní en í júlí voru það 8% ökumanna og 10% í ágúst (mynd 13). Einn ökumaður var stöðvaður á 142 km hraða og annar á 138.

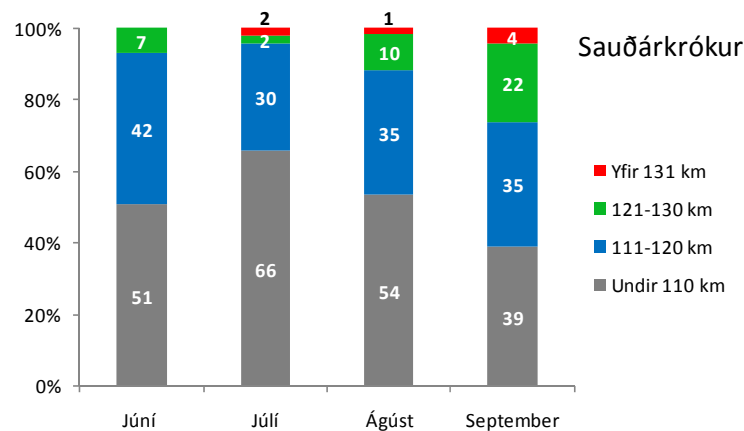


Mynd 13. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Sauðárkrókur

Hjá lögreglunni á Sauðárkróki var eftirlitinu sinnt frá júní til september. Alls varði lögreglan 206 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 53 lögreglumenn. Skráð voru 204 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota sem lögreglan skráði voru 211. Eknir voru 8.098 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið kr. 1.414.880. Kostnaður vegna aksturs voru kr. 599.252 eða 42,4% af heildarkostnaði (tafla 1).

Flestir sem lögreglan á Sauðárkróki stöðvaði voru undir 110 km/klst. eða um helmingur allra. Rúmlega þriðjungur mældist á bilinu 111-120 km en hlutfall þeirra sem voru á 121-130 km hraða var breytilegt milli mánaða. Í júní voru 7% stöðvaðra á 121-130 km hraða en í september var þetta hlutfall komið í 22%. Í september mældust 4% ökumanna á yfir 131 km hraða en hlutfallslega fæstir voru stöðvaðir í september (mynd 14). Sá sem mældist á mestum hraða á meðan á eftirlitinu stóð var stöðvaður á 144 km hraða í september þar sem 90 km var hámarkshraði.

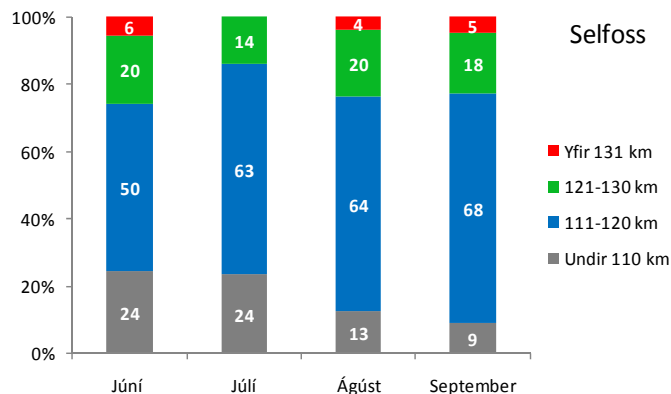


Mynd 14. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Selfoss

Hjá lögreglunni á Selfossi var eftirlitinu sinnt frá júní til september. Alls varði lögreglan 704 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 87 lögreglumenn. Skráð voru 264 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota sem lögreglan skráði voru 304. Eknir voru 14.270 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið kr. 4.472.153. Kostnaður vegna aksturs voru kr. 1.533.106 eða 34,3% af heildarkostnaði (tafla 1).

Flestir sem lögreglan á Selfossi stöðvaði voru á bilinu 111-120 km/klst. Í júní voru þetta 50% stöðvaðra en hina mánuði eftirlitsins var hlutfallið 63-68%. Um 20% voru á 121-130 km hraða nema í júlí en þá var hlutfall þessara ökumanna 14%. Enginn var tekinn á meira en 131 km hraða í júlí en í öðrum mánuðum eftirlitsins voru 4-6% ökumanna stöðvaðir á slíkum hraða. Sá sem mældist á mestum hraða í umdæmi lögreglunnar á Selfossi var á stöðvaður á 150 km hraða í september (mynd 15).

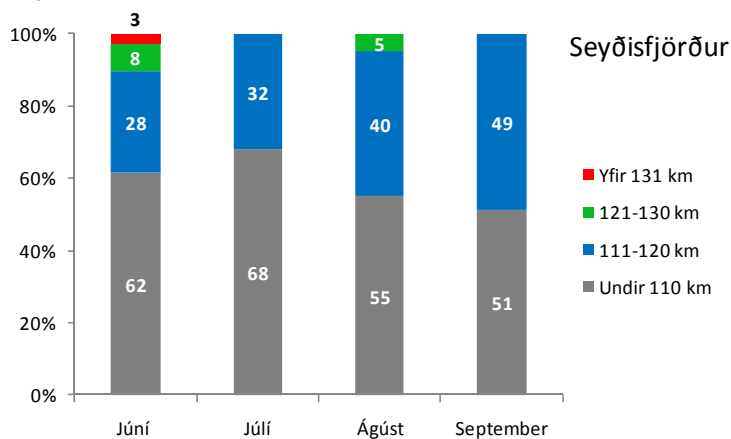


Mynd 15. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Seyðisfjörður

Hjá lögreglunni á Seyðisfirði var eftirlitinu sinnt frá júní til september. Alls varði lögreglan 495 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 91 lögreglumenn. Skráð voru 225 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota sem lögreglan skráði voru 233. Eknir voru 10.109 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið kr. 2.731.281. Kostnaður vegna aksturs voru kr. 766.626 eða 28,1% af heildarkostnaði (tafla 1).

Flestir ökumenn sem lögreglan á Seyðisfirði stöðvaði voru undir 110 km hraða alla mánuðina sem eftirlitið stóð yfir. Það var aðeins í júní sem ökumenn mældust á yfir 131 km hraða. Sá ökumaður sem var á mestum hraða var stöðvaður á 133 km hraða í júní. Í júlí og september mældist enginn ökumaður á yfir 120 km hraða (mynd 16).

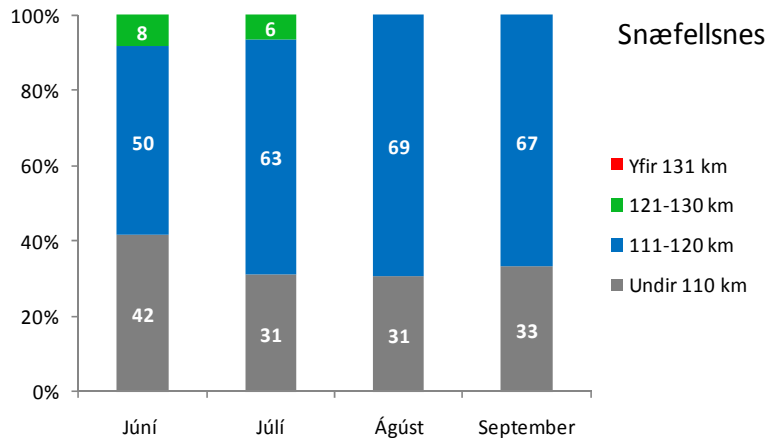


Mynd 16. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Snæfellsnes

Hjá lögreglunni á Snæfellsnesi var eftirlitinu sinnt frá júní til september. Alls varði lögreglan 145 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 38 lögreglumenn. Skráð voru 45 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota sem lögreglan skráði voru 48. Eknir voru 5.063 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið kr. 950.167. Kostnaður vegna aksturs voru kr. 420.142 eða 44,2% af heildarkostnaði (tafla 1).

Flestir sem lögreglan stöðvaði voru á bilinu 111-120 km/klst og næst flestir voru undir 110 km. Enginn ökumaður var stöðvaður á meiri en 131 km og 6-8% voru stöðvaðir á 121-130 km hraða í júní og júlí (mynd 17). Þeir sem voru stöðvaðir á mestum hraða á meðan á eftirlitinu stóð voru á 125 km/klst. og voru tvö slík tilvik.

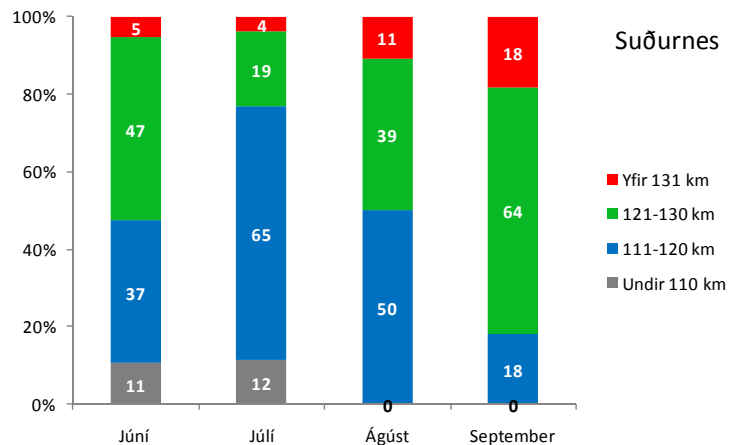


Mynd 17. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Suðurnes

Hjá lögreglunni á Suðurnesjum var eftirlitinu sinnt frá júní til september. Alls varði lögreglan 816 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 104 lögreglumenn. Skráð voru 96 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota sem lögreglan skráði voru 309. Eknir voru 14.563 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið kr.5.296.310. Kostnaður vegna aksturs voru kr. 2.057.606 eða 38,8% af heildarkostnaði (tafla 1).

Af þeim sem teknir voru fyrir of hraðan akstur í júní þar sem hámarkshraði var 90 km/klst. voru 47% stöðvaðra ökumanna á hraðanum 121-130 km/klst. og 5% voru á meira en 131 km hraða. Þegar leið á sumarið voru hlutfallslega fleiri ökumenn teknir á meira en 131 km hraða eða 11% í ágúst og 18% í september en í þeim mánuði voru 64% stöðvaðra ökumanna á 121-130 km hraða (mynd 18). Hraðinn jókst eftir því sem leið á sumarið og hlutfallsleg mesti hraðaksturinn var í september.



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

**Viðauki II. Sjálfvirkt hraðaeftirlit
Stafrænar hraðamyndavélar**



RÍKISLÖGREGLUSTJÓRINN

**Ársskýrsla
2009**

Janúar 2010

I. Tilmæli og aðdragandi

Í samstarfssamningi um sjálfvirkt hraðæfirlit sem ríkislögreglustjórinn, Vegagerðin og Umferðarstofa gerðu með sér þann 1. febrúar 2007 er kveðið á um skyldu ríkislögreglustjóra að taka saman upplýsingar um hvernig eftirlitinu er háttað, hversu margar myndir hafa verið teknar og hversu hátt hlutfall þeirra hafi orðið að sektarboðum.

Uppsetning vélanna er liður í umferðaröryggisáætlun stjórnvalda og tilgangurinn sá að draga úr ökuhraða á þjóðvegum og fækka umferðarslysum. Umferðaröryggisáætlun er hluti samgönguáætlunar. Samgönguráðuneytið, ríkislögreglustjóri, Umferðarstofa og Vegagerðin vinna að uppsetningu hraðamyndavélanna. Myndatakan er stafræn og eru upplýsingar um hraðabrot sendar samstundis til lögreglunnar.

Tölfræðiupplýsingar voru teknar úr málaskrá lögreglunnar þann 19. janúar 2010 og unnar af stjórnsýslusviði ríkislögreglustjóra. Tímabilið sem greint er hér að neðan nær frá 1. janúar 2009 til 31. desember 2009. Í viðauka I er fjallað um hvernig hraði ökutækjanna er mældur en allar tölur í skýrslunni miðast við mældan hraða en þá á eftir að reikna vikmörk. Í viðauka II er samantekt sem gerð var fyrir lögregluna á Hvolsvelli í nóvember um stöðu mála í málaskrá greint eftir bílaleigum.

II. Hraðamyndavélar

Fjölgað var um eina vél á árinu en áætlað var að fjölga þeim í 16. Þann fyrsta október bætist við vél í Hvalfjarðargöngin og eru þær nú orðnar tvær. Alls er því búið að setja upp 10 stafrænar hraðamyndavélar frá því þær fyrstu voru teknar í notkun í júlí 2007. Þótt hraðamyndavélar séu í umdæmi lögreglustjóranna í Borgarnesi, á höfuðborgarsvæðinu, Suðurnesjum, Eskifirði og á Selfossi eru brotin skráð hjá lögreglustjóranum á Snæfellsnesi. Samkvæmt ákvörðun ríkislögreglustjóra fer lögreglustjórinn á Snæfellsnesi með umsýslu mála en lögreglustjórinn á Hvolsvelli annast sektargerðir og sendir þær öikumönnum.

III. Notkun hraðamyndavélanna

Nokkrar hraðamyndavélar voru teknar úr notkun hluta úr árinu, var það bæði vegna þess að slökkt var á þeim tímabundið og vegna þess að senda þurfti þær til Noregs í skoðun en við það fellur rafræn skráning brota niður. Fram kom í samantekt ríkislögreglustjóra í október 2009 að samræma þurfi löggæslu í slíkum tilfellum. Einnig ber að huga að því að mismikil notkun vélanna getur skekk tölfræðilegan samanburð milli mánaða og ára.

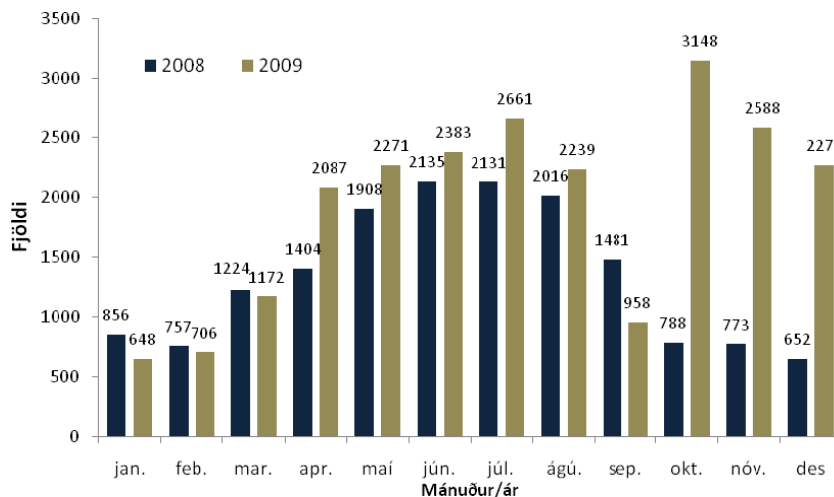
Stafrænar hraðamyndavélar í Hvalfjarðarsveit (við Hagamel og Fiskilæk) komust ekki í gagnið fyrr en í mars 2009 vegna þess að senda þurfti búnaðinn til Noregs í skoðun í september 2008. Stafræna hraðamyndavélin við Hagamel var tekin niður í lok ágúst og flutt á Suðurland. Stafrænar hraðamyndavélar á Fáskrúðsfirði voru sendar um miðjan október 2008 til Noregs í skoðun og komust ekki í gagnið fyrr en í febrúar 2009. Vélin í Hvalfjarðargöngum var send í skoðun til Noregs í ágúst 2009 og kom aftur í nóvember skv. málaskránni. Eina nýja hraðamyndavélin var formlega tekin í notkun þann 1. október sl. í Hvalfjarðargöngunum. Það voru því tvær vélar að skrá hraðabrot í göngunum frá og með miðjum nóvember.

Keyrt var á aðra vélina á Garðskagavegi í janúar. Fyrir vikið voru einungis þrjá vélar í notkun á Suðurnesjum framan af þessu ári. Í ágúst voru þrjár af fjórum vélum sem staðsettar eru á

Suðurnesjum sendar til Noregs í skoðun. Engin vél var að skrá hraðabrot á Suðurnesjum frá og með miðjum ágúst og til ársloka. Fækkað var um eina vél á Suðurnesjum á árinu. Sú vél hefur verið sett upp á Suðurlandi en frá og með 1. október voru tvær stafrænar hraðamyndavélar á Suðurlandi, á milli Hveragerðis og Selfoss. Áætlað er að vélarnar þrjár á Suðurnesjum sem sendar voru til Noregs verði komnar í notkun á árinu 2010.

IV. Fjöldi brota og myndir

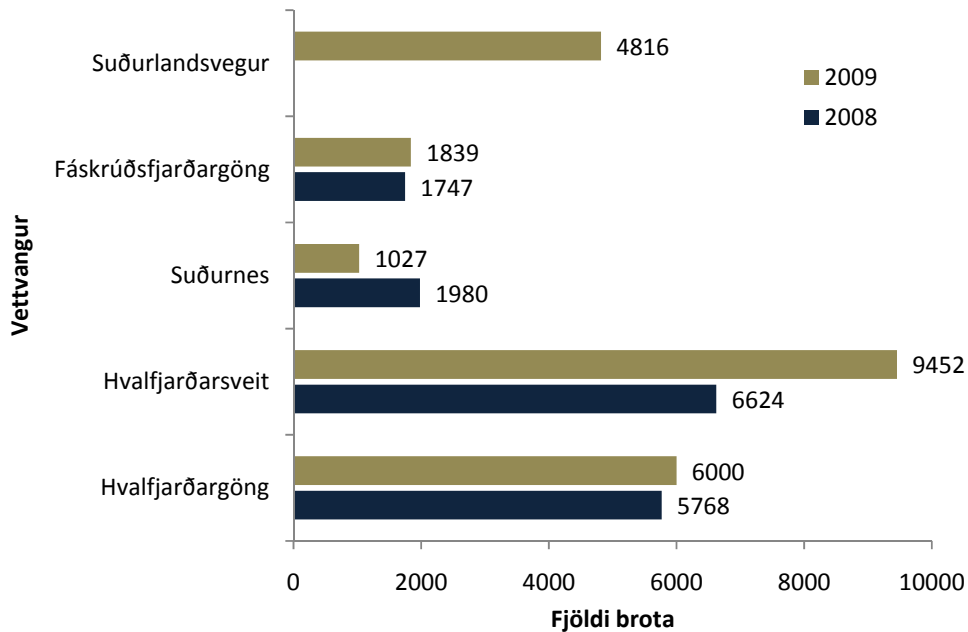
Það voru 23.134 brot skráð með stafrænum hraðamyndavélum skv. málaskrá lögreglunnar árið 2009. Sjá má á mynd eitt hvernig brotin hafa dreifst milli mánaða. Flest brotin voru skráð í október og júlí en fæst í janúar. Eins og fram hefur komið þá var tekin í notkun ein ný stafræn hraðamyndavél í október. Hægt er að rekja mikla fjölgun hraðakstursbrota frá október til desember til uppsetningar hraðamyndavéla á Suðurlandi. Megin ástæðan fyrir því að innan við þúsund brot voru skráð í september má rekja til þess að hraðamyndavélin á Hagamel var tekin úr notkun, auk þess sem engin hraðamyndavél var í Hvalfjarðargöngum frá miðjum ágúst til 1. október.



Mynd 1. Fjöldi hraðakstursbrota sem stafrænar hraðamyndavélar skráðu frá 01.01.2009 til 31.12.2009 greint eftir mánuðum.

Það má greina þó nokkra aukningu milli ára í skráðum hraðakstursbrotum. Árið 2008 voru skráð hraðakstursbrot með stafrænum hraðamyndavélum 16.125 en árið 2009 voru þau 23.134 sem gerir um 44% fjölgun milli ára. Það má einnig greina fjölgun milli ára þegar skoðað er hlutfall skráðra hraðakstursbrota með stafrænum hraðamyndavélum af heild (öll hraðakstursbrot á Íslandi). Árið 2008 voru skráð hraðakstursbrot með stafrænum hraðamyndavélum um 40% af heild en voru árið 2009 um 54%. Greina má að hraðakstursbrot sem lögreglan er að skrá, ýmist með hefðbundnu hraðaeftirliti eða annars konar hraðamyndavélum (ekki stafrænar/filmur) fækkar milli ára um 13%.

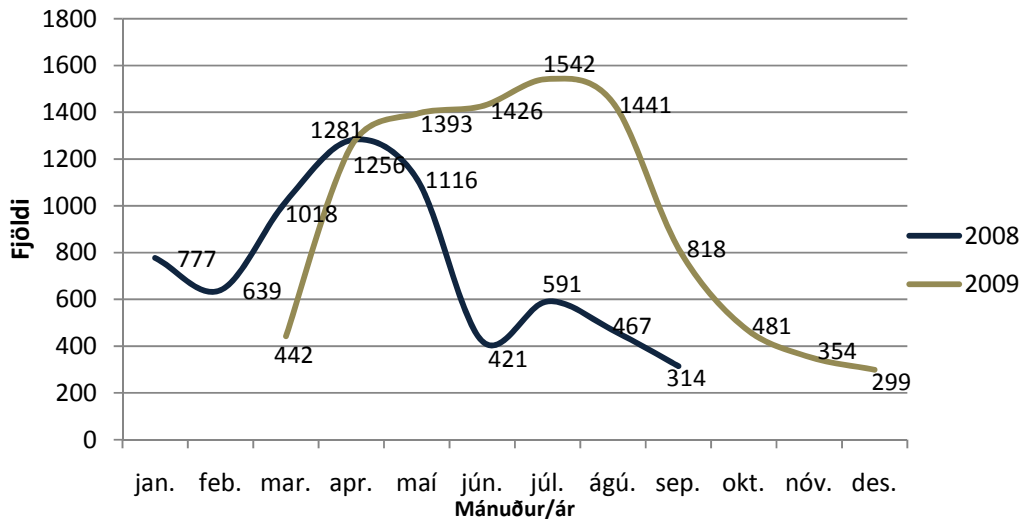
Á mynd tvö má sjá fjölda skráðra hraðakstursbrota eftir vettvangi. Fjallað verður nánar um hvern vettvang síðar í skýrslunni en hafa ber í huga að hraðamyndavélar á Suðurlandi voru teknar í notkun í byrjun október 2009 og voru mjög afkastamiklar síðustu þrjá mánuði ársins. Þegar verið er að bera saman vettvang milli ára er mikilvægt að hafa upplýsingar um notkun þeirra. Ekki verður sérstaklega fjallað um árið 2008 í þessari ársskýrslu en þess ber þó að geta að vélarnar í Hvalfjarðarsveit voru minna í notkun yfir sumartímann árið 2008 samanborið við sumartíman 2009 og fyrir vikið má greina mikla fjölgun milli ára.



Mynd 2. Fjöldi hraðakstursbrota sem stafrænar hraðamyndavélar skráðu greint eftir vettvangi frá 01.01.2009 til 31.12.2009.

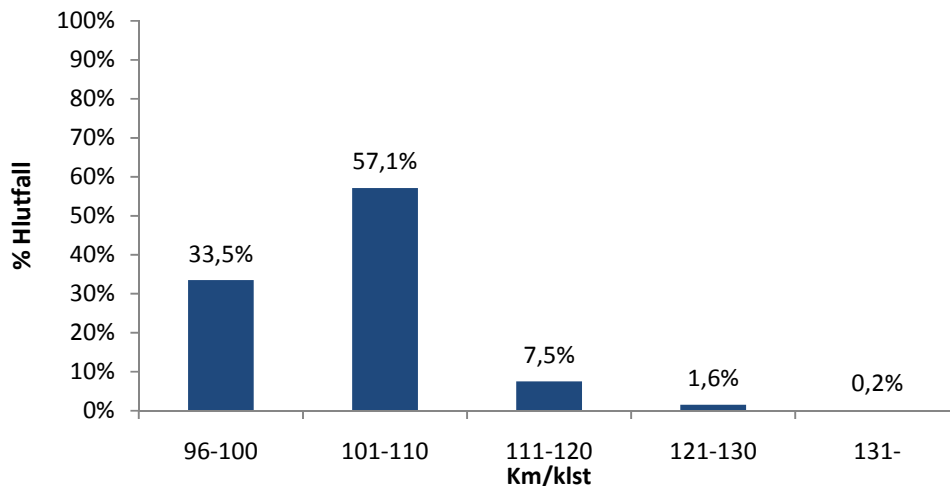
V. Hvalfjarðarsveit

Það voru 9.452 hraðakstursbrot skráð með stafrænum hraðamyndavélunum í Hvalfjarðarsveit árið 2009. Flest brotin voru skráð í júlí og ágúst en fæst í desember. Vélarnar í Hvalfjarðarsveit voru ekki í notkun fyrstu tvo mánuði ársins þar sem þær voru í skoðun í Noregi. Árið 2008 voru 6.624 hraðakstursbrot skráð í Hvalfjarðarsveit og nemur fjölgun því um 43% milli ára.



Mynd 3. Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar í Hvalfjarðarsveit skráðu frá 01.01.2009 til 31.12.2009 greint eftir mánuðum.

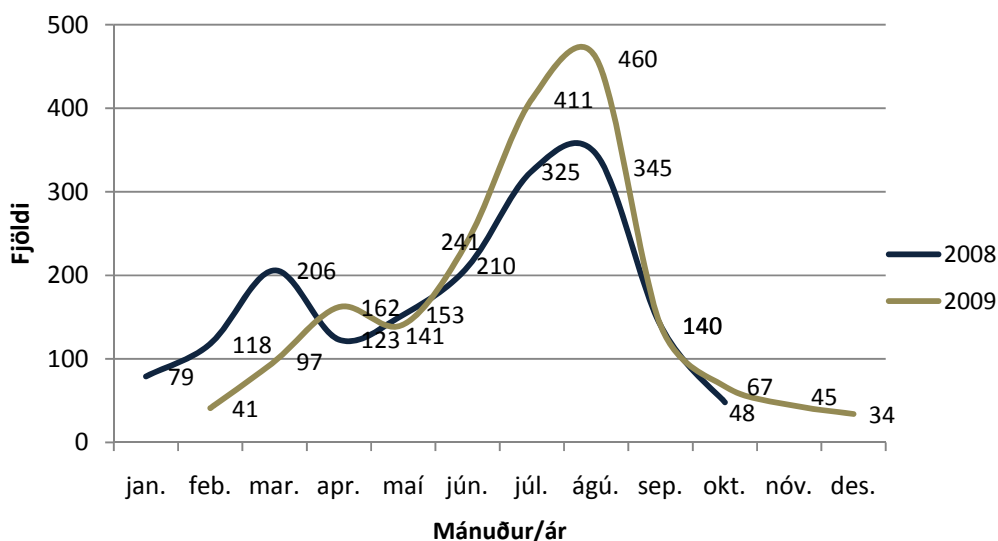
Samkvæmt upplýsingum úr málaskrá lögreglunnar voru um 91% ökumanna sem óku of hratt í Hvalfjarðarsveit á 96-110 km/klst. þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. Um 34% þeirra óku á bilinu 96-100 km/klst. Þeim fækkar lítillega milli ára sem aka á 111 km/klst og hraðar, en árið 2008 voru það 11% ökumanna en árið 2009 voru það 9% ökumanna. Miðað er við mældan ökuhraða án tillits til vikmarka í myndum hér að neðan (sjá skýringar á mældum hraða og vikmörkum í viðauka I).



Mynd 4. Hlutfall hraðakstursbrota í Hvalfjarðarsveit þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð af stafrænum hraðamyndavélum á tímabilinu 01.01.2009 til 31.12.2009.

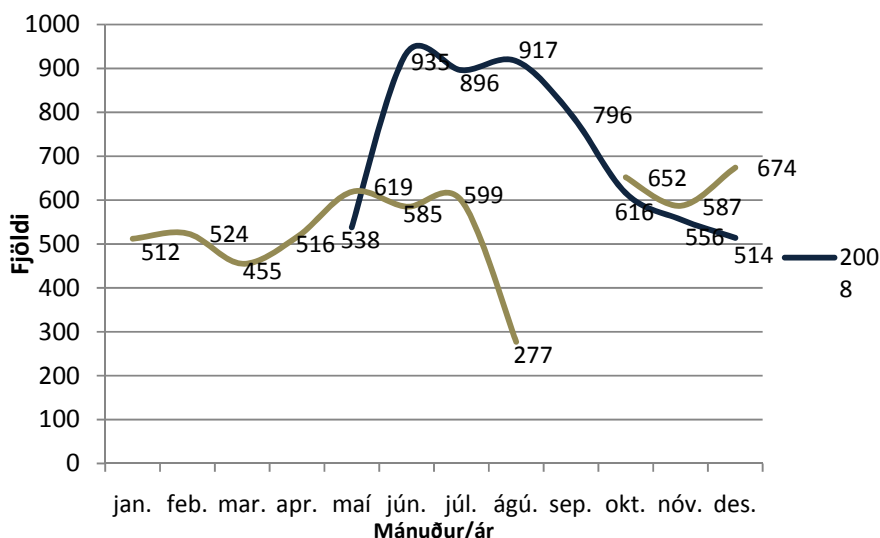
VI. Fáskrúðsfjarðargöng og Hvalfjarðargöng

Á árinu 2009 voru alls 1.839 hraðakstursbrot skráð í Fáskrúðsfjarðargöngum. Langflest brotin voru skráð yfir sumarmánuðina og fóru þau yfir 400 í bæði júlí og ágúst. Fæst brotin voru skráð í desember, eða rúmlega eitt á dag. Vélarnar í göngunum voru ekki í notkun í janúar þar sem þær voru í skoðun í Noregi. Hraðakstursbrotum fjölga lítillega milli ára eða um 5%.



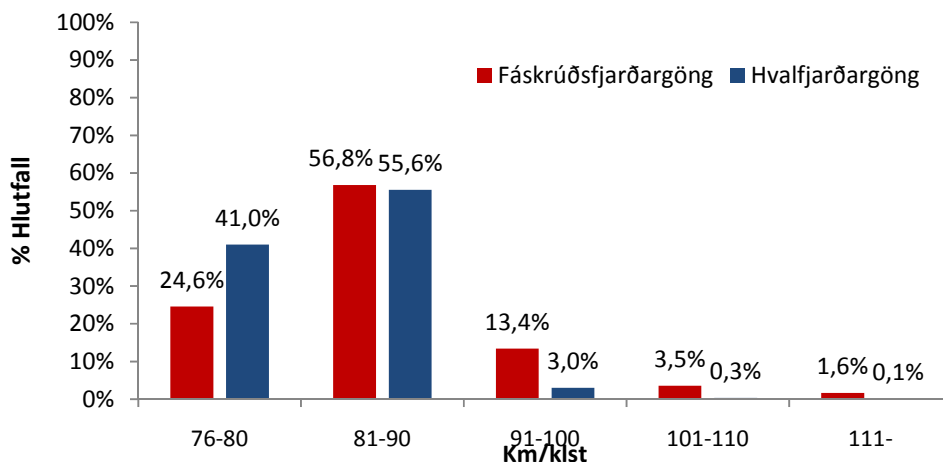
Mynd 5. Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar í Fáskrúðsfjarðargöngum skráðu frá 01.01.2009 til 31.12.2009 greint eftir mánuðum.

Alls voru 6.000 hraðakstursbrot skráð í Hvalfjarðargöngum á árinu. Flest brotin voru skráð í október og desember, en fæst í ágúst vegna þess að vélin var ekki í notkun hluta úr þeim mánuði. Fæst brotin árið 2008 voru í desember en þau voru flest í þeim mánuði árið 2009. Hafa þeir huga að frá og með miðjum nóvember voru tvær vélar í notkun í göngunum sem skýrir að hluta hátt hlutfall í þeim mánuði. Eins og sjá má á myndinni var engin vél í notkun í göngunum í september. Það vekur athygli að brotum fjölga einungis um 4% milli ára þar sem vélin var einungis í notkun í um 8 mánaða skeið árið 2008 samanborið við 10 og hálfan mánuð árið 2009.



Mynd 6. Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavél í Hvalfjarðargöngum skráði frá 01.01.2009 til 31.12.2009 greint eftir mánuðum.

Samkvæmt upplýsingum úr málaskrá lögreglunnar var hraði 81% þeirra ökumanna sem óku of hratt í Fáskrúðsfjarðargöngum á bilinu 76-90 km/klst. þar sem hámarkshraði er 70 km/klst. Um 97% ökumanna í Hvalfjarðargöngum sem óku yfir hámarkshraða var á bilinu 76-90 km/klst. Það er lítil sem engin breyting milli ára hvað hraða ökumanna varðar. Flestir ökumenn, sem aka of hratt í Fáskrúðsfjarðargöngum og Hvalfjarðargöngum, eru á bilinu 81-90 km/klst. Eins og sjá má á mynd sjö þá eru hlutfallslega fleiri ökumenn sem aka í gegnum Fáskrúðsfjarðargöng samanborið við Hvalfjarðargöng á yfir 91 km/klst.

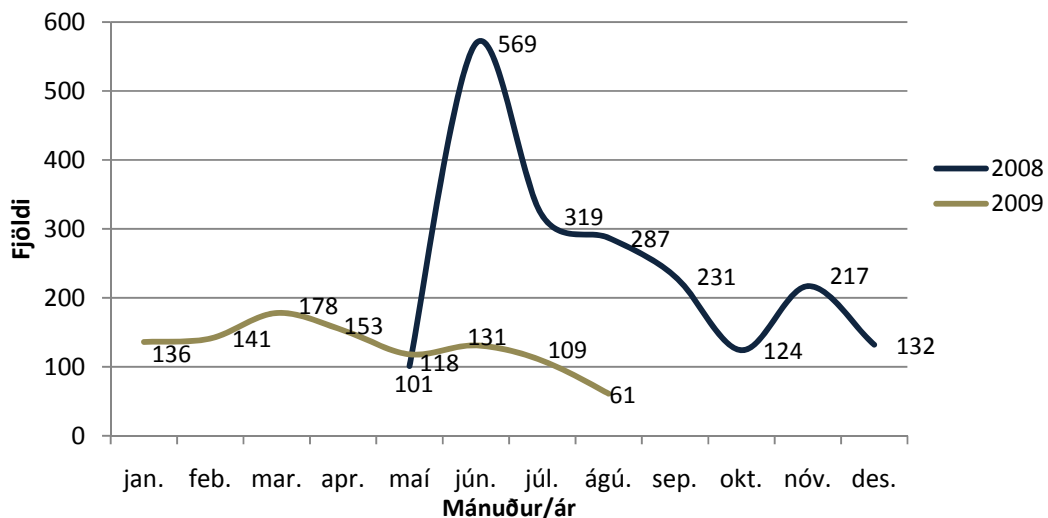


Mynd 7. Hlutfall hraðakstursbrota þar sem hámarkshraði er 70 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð af stafrænum hraðamyndavélum á tímabilinu 01.01.2009 til 31.12.2009.

VII.

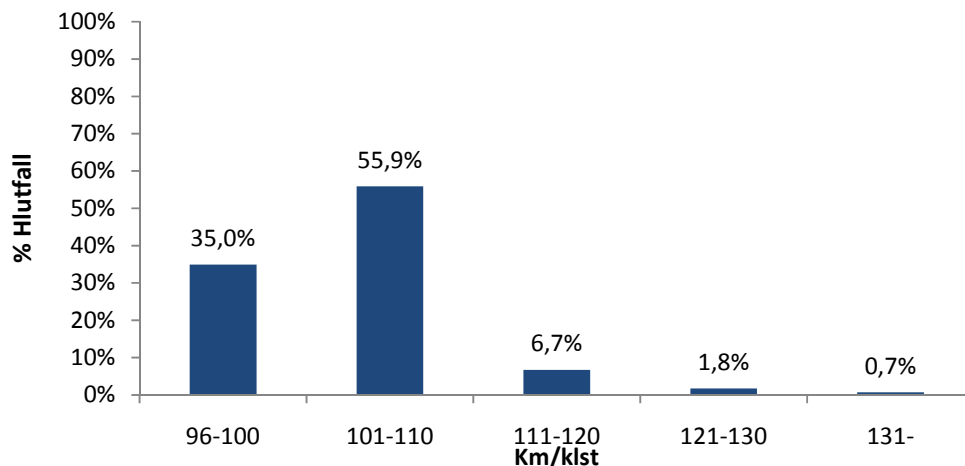
Suðurnes

Eins og sjá má á mynd átta þá voru vélarnar á Suðurnesjum einungis í notkun fyrstu átta mánuði ársins. Alls voru 1.027 hraðakstursbrot skráð á Suðurnesjum á árinu 2009. Flest brot voru skráð í mars eða 178 en fæst í ágúst en þá voru þrjár vélar sendar í skoðun til Noregs. Fjórða vélin hafði verið biluð frá því í janúar þegar keyrt var á hana. Þrátt fyrir að fjórar vélar séu á Suðurnesjum, þá eru þær ekki að skrá fleiri brot en vélarnar tvær í Fáskrúðsfjarðargöngum. Áætlað er að þrjár vélar verði teknar í notkun á ný í byrjun árs 2010 en eins og fram hefur komið hefur ein verið færð á Suðurland.



Mynd 8. Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar á Suðurnesjum hafa skráð frá 01.01.2009 til 31.12.2009 greint eftir mánuðum.

Eins og sjá má á mynd níu voru 91% ökumanna sem óku of hratt á Suðurnesjum á bilinu 96-110 km/klst. þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. Engin breyting varð milli ára.



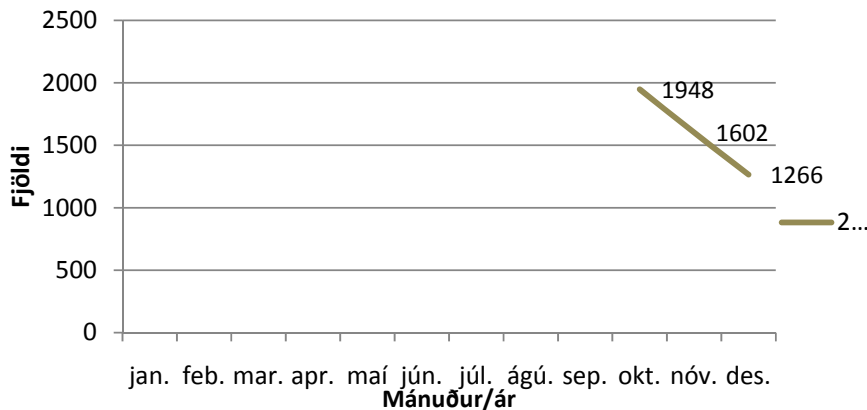
Mynd 9. Hlutfall hraðakstursbrota á Suðurnesjum þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð af stafrænum hraðamyndavélum á tímabilinu 01.01.2009 til 31.12.2009.

Um helmingi færri brot voru skráð á Suðurnesjum á árinu 2009 samanborið við árið 2008. Um er að ræða álíka tímabil, eða átta mánuði hvort ár. Það má leiða að því líkur að tilkoma vélanna hafi haft áhrif á akstur ökumanna, sérstaklega heimamanna. Til að byrja með gerðu menn sér ef til vill ekki grein fyrir vélunum. Frá október 2008 til ágúst 2009 fóru brotin einungis einu sinni yfir

200. Skoða þarf tölur frá Vegagerðinni fyrir meðalumferð og heildarakstur en velta má upp þeirri spurningu hvort nauðsynlegt sé að hafa þrjá vélar á Suðurnesjum þar sem hraðakstur virðist ekki vera viðvarandi vandamál á þessu svæði.

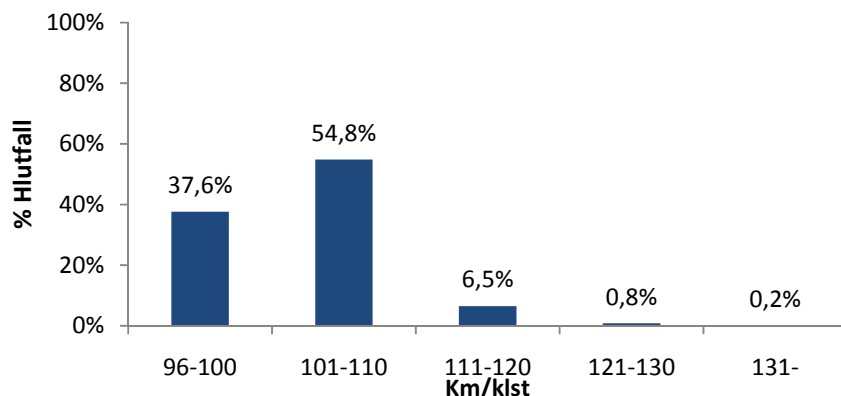
VIII. Suðurland

Tvær vélar voru teknar í notkun á Suðurlandi þann 1. október 2009 milli Hveragerðis og Selfoss. Vélarnar er staðsettar nálægt afleggjara við Kirkjuferju og Gljúfurholt. Með tilkomu vélanna jókst heildarfjöldi skráðra hraðakstursbrota síðustu þrjá mánuði ársins mjög mikið. Sjá má einnig mynd eitt til að greina frekari samanburð við sama tímabil árið 2008. Mikil umferð er á þessari leið og hefur tilkoma vélanna gefið góða mynd af hraðakstri á þessu svæði. Áhugavert verður að skoða þróunina sumarið 2010 en búast má við fleiri brotum og meiri hraða með aukinni umferð og betri akstursskilyrðum. Alls voru 4.816 brot skráð frá október til desember 2009.



Mynd 10. Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar á Suðurlandi hafa skráð frá 01.10.2009 til 31.12.2009 greint eftir mánuðum.

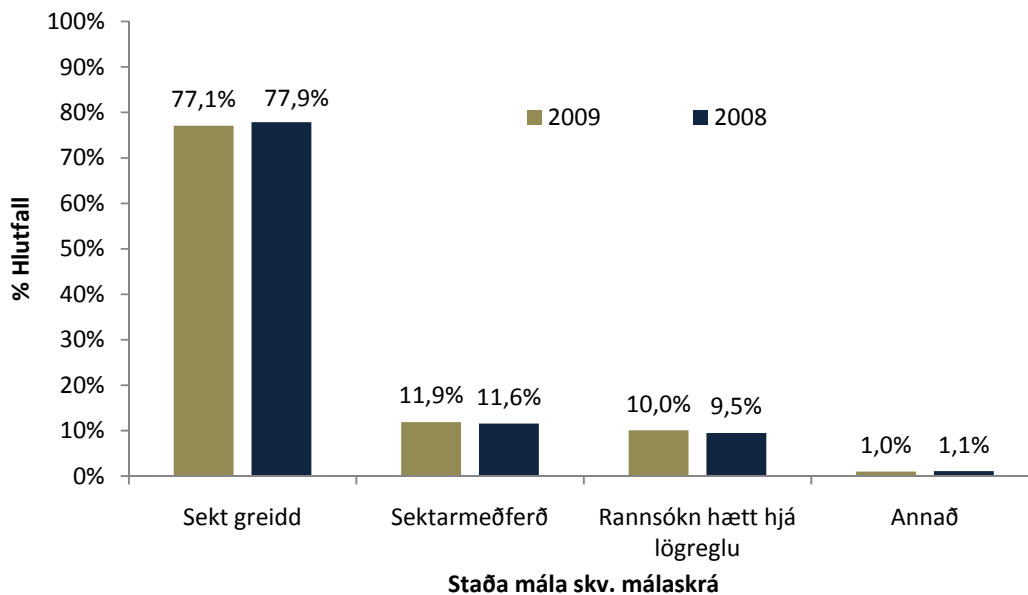
Eins og sjá má á mynd 11 voru 92% ökumanna sem óku of hratt á Suðurlandi á bilinu 96-110 km/klst. þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. Þegar þessar tölur er bornar saman við aðra staði þar sem hámarkshraði er 90 km/klst eins og á Suðurnesjum og í Hvalfjarðarsveit þá er hér um álíka tölur að ræða. Svo virðist sem ökumenn á Suðurlandi séu ekki að aka hlutfallslega hraðar en ökumenn annars staðar.



Mynd 11. Hlutfall hraðakstursbrota á Suðurlandi þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð af stafrænum hraðamyndavélum á tímabilinu 01.10.2009 til 31.12.2009.

IX. Sektarboð

Af þeim 23.134 hraðakstursbrotum sem skráð voru á árinu 2009, þá hafa um 17.800 ökumenn greitt sektir, um 2750 mál eru í sektarmeðferð og rannsókn hefur verið hætt í um 2300 málum. Flest þeirra mála sem lögreglan hefur hætt að rannsaka varða bílaleigur. Alls hafa um 77% ökumanna greitt sínar sektir og um 12% mála er í sektarmeðferð skv. málaskrá lögreglunnar 19. janúar 2010. Hafa ber í huga að ekki er ólíklegt að nýlegar sektir eigi eftir að greiða og því gæti hlutfall greiddra sekta orðið hærra fyrir umrætt tímabil.



Mynd 12. Staða mála sem stafrænar hraðamyndavélar skráðu frá 01.01.2009 til 31.12.2009 skv. málaskrá lögreglunnar 19. janúar 2010.

Viðauki IIa

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

Dæmi: Ökutæki mælist á 106 km/klst. Reiknuð eru 3% af mælda hraðanum og niðurstaðan er 3,18. Sú tala er þá hækkuð upp í næstu heilu tölu sem er 4 og hún dregin frá mælda hraðanum og niðurstaðan, 102 km/klst er sú tala sem sektin er miðuð við.

Viðauki IIb
Stafrænar hraðamyndavélar - Bílaleigubílar
Janúar – október 2009

Búið er að setja upp 10 stafrænar hraðamyndavélar frá því þær fyrstu voru teknar í notkun í júlí 2007. Fjölgað var um eina vél á árinu en áætlað var að fjölga þeim í 16. Þann fyrsta október bættist við vél í Hvalfjarðargöngin og eru þær nú orðnar tvær. Nokkrar hraðamyndavélar hafa ekki verið í notkun hluta úr árinu og er það vegna þess að senda þurfti þær í skoðun en við það fellur niður rafræn skráning brota.

Það voru um 18.400 brot skráð með stafrænum hraðamyndavélum skv. málaskrá lögreglunnar frá 1. janúar til 31. október 2009. Um 75% ökumanna hafa greitt sínar sektir, um 14% mála eru í sektarmeðferð og um 11% mála falla undir annað. Stór hluti þeirra sekta sem ekki eru greiddar eru vegna útlenskra ökumanna sem ferðast um á bílaleigubílum. Þegar bílaleigubíll er skráður á ólöglegum hraða af stafrænni hraðamyndavél þá fer sektin til þess fyrirtækis sem skráður er eigandi bílaleigubílsins. Í þeim tilvikum sem ökumaður bílaleigubíls er íslenskur þá upplýsa bílaleigurnar lögregluna um það og fyrir vikið er sektin send til ökumannsins og skráning í málaskrá lögreglunnar breytist í samræmi við það.

Þegar ökumaður er útlenskur og hann býr í útlöndum þá er rannsókn máls alla jafnan hætt þó bílaleigur upplýsi lögregluna um nafn og heimilisfang ökumanns. Bílaleigur innheimta ekki sektir sem leigjandi hefur stofnað til. Ekki er kveðið á um hlutlæga refsiaþbyrgð eiganda bifreiða í umferðarlögum. Fyrir vikið hefur það reynst erfitt að innheimta sektir ökumanna sem búa erlendis.

Hér að neðan má sjá töflu yfir bílaleigufyrirtæki og í hvaða ferli málin voru 9. nóvember sl. Væntanlega er hér einungis um útlenska ökumenn að ræða þar sem skráning breytist þegar upplýst hefur verið að ökumaður sé íslenskur. Það er hins vegar möguleiki að bílaleigufyrirtæki séu ekki búinn að upplýsa lögregluna um einhver mál og fyrir vikið er ekki vitað hvort ökumaðurinn sé útlendingur eða Íslendingur.

Tafla 1. Staða mála greint eftir bílaleigum sem stafrænar hraðamyndavélar skráðu frá 01.01.2009 til 31.10.2009 skv. málaskrá lögreglunnar 9. nóvember 2009.

Fyrirtæki	Rannsókn hætt	Rannsókn hætt hjá lögreglu	Sekt greidd	Sektarmeðferð	Annað	Samtals
ALP ehf	226	394		14	2	636
Atlas bílaleiga ehf	2	11				13
Bílaleiga Flugleiða ehf	88	283		10	1	382
Bílaleiga Reykjavíkur ehf	10	36		1		47
Bílaleigan Berg ehf	23	23		3		49
Bílaleigan Geysir ehf	19	34		31		84
Brimborg ehf	19	133		3	2	157
CC bílaleiga ehf	2	10		24		36
Hasso-Keflavík ehf				6		6
Höldur ehf	45	244		272		561
KK9 ehf	4	1		1		6
RB bílaleiga ehf				25		25
SS Bílaleiga ehf	6	22				28
Samtals	444	1191	0	390	5	2030

Af þeim 18.400 hraðakstursbrotum sem stafrænar hraðamyndavélar skráðu fyrstu tíu mánuði ársins þá voru um 2000 vegna ökumanna bílaleigubíla. Eins og sjá má í dálknum *sekt greidd* í töflu eitt þá er ekki búið að greiða neina sekt það sem af er þessu ári þar sem útlenskur ökumaður á í hlut. Upplýsingar um útistandandi sektir liggja ekki fyrir en ef meðalsektin er 30 þúsund kr. á hverja sekt þá eru um 60 milljónir króna sem ekki hafa verið greiddar í ríkissjóð það sem af er þessu ári. Á ársgrundvelli kann þessi tala að vera nálægt 100 milljónum króna.

Samkvæmt upplýsingum frá fulltrúum lögreglunnar á Snæfellsnesi sem hafa umsjón með skráningu sektanna þá telja bílaleigurnar það eðlilegast að þær innheimti sektir með notkun greiðslukorts leigutaka. Með því eru bílaleigurnar að vinna fyrir umsýslugjaldinu sem þær innheimta af leigutökum. Það hafa hringt útlenskir ökumenn erlendis frá til lögreglunnar sem hafa fengið bréf frá bílaleigunum um að þeir hafi keyrt of hratt og hafa leigutakarnir kvartað yfir því að ekki sé búið að taka þessa sekt út af kortinu þeirra. Þeir hafi beðið eftir næsta kreditkortayfirliti í kjölfar bréfsins frá bílaleigunni en þá kemur í ljós að ekki er búið að taka neitt út af kortinu. Fyrir vikið hringja sumir svektir og vilja fá að borga því þeir vilja geta komið vandræðalaust aftur til Íslands.

Í frumvarpsdrögum til nýrra umferðarlaga er fjallað um refsingar vegna brota á lögunum. Þar er gert er ráð fyrir því að heimilt verði undir ákveðnum kringumstæðum (brot numið í löggæslumyndavél) að láta eiganda eða umráðamann ökutækis sæta refsíabyrgð á hlutlægum grundvelli að vissum skilyrðum uppfylltum, þ.e. án þess að sýnt sé fram á sök hlutaðeigandi (96. gr.). Hlutlæg refsíabyrgð myndi einfalda þessa innheimtu.

Pétur Berg Matthíasson
Stjórnsýslusvið ríkislögreglustjóra
29.01.2010

Viðauki III. Eftirlit með ölvunarakstri og akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna. Mars og apríl 2009



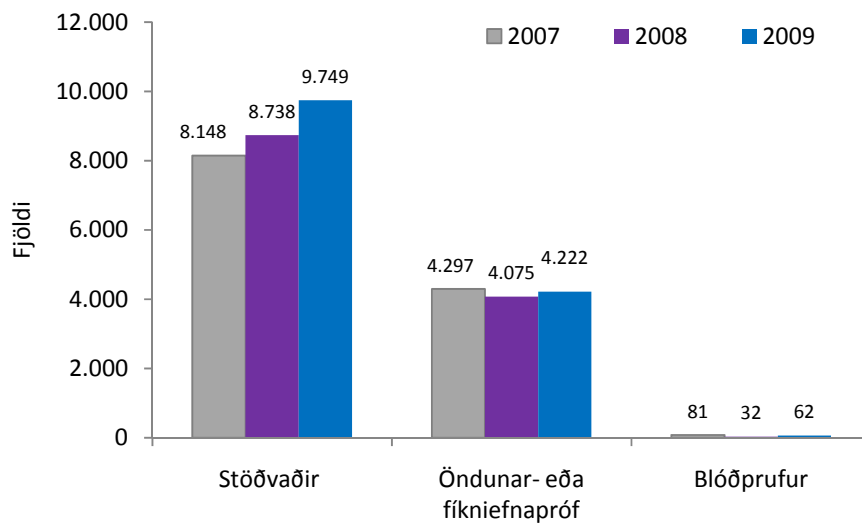
RÍKISLÖGREGLUSTJÓRINN

Eftirlit með ölvunarakstri og akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna mars og apríl 2009

Lögreglan í landinu var með sérstakt eftirliti með ölvunarakstri og akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna frá 28. mars til 20. apríl 2009. Alls tóku 14 lögreglustjórar þátt í eftirlitinu en gögn bárust ekki frá embættinu á Vestfjörðum. Þarf af leiðandi kemur það umdæmi ekki fram í greiningu á niðurstöðum. Eftirlitið var skipulagt með þeim hætti að sem flest ökutæki væru stöðvuð og kannað var ástand ökumanna.

Samantekt um öll embættin

Alls vörðu 429 lögreglumenn og konur 1.469 klukkustundum í eftirlitið og eknir voru 10.166 kílómetrar (tafla 1). Stöðvaðir voru 9.749 ökumenn eða tæplega 7 á hverri klukkustund (tafla 3). Heldur fleiri voru stöðvaðir á þessu ári en síðustu tvö ár en árið 2008 voru 8.738 ökumenn stöðvaðir í sambærilegu eftirliti og 8.148 árið 2007. Fjöldi öndunar- og fíkniefnaprófa var 4.222 og teknar voru 62 blóðprufur (mynd 1). Fjöldi öndunar- og/eða fíkniefnaprófa er nokkuð svipaður milli ára 4000-4200 mælingar en fjöldi blóðprufa er breytilegri.

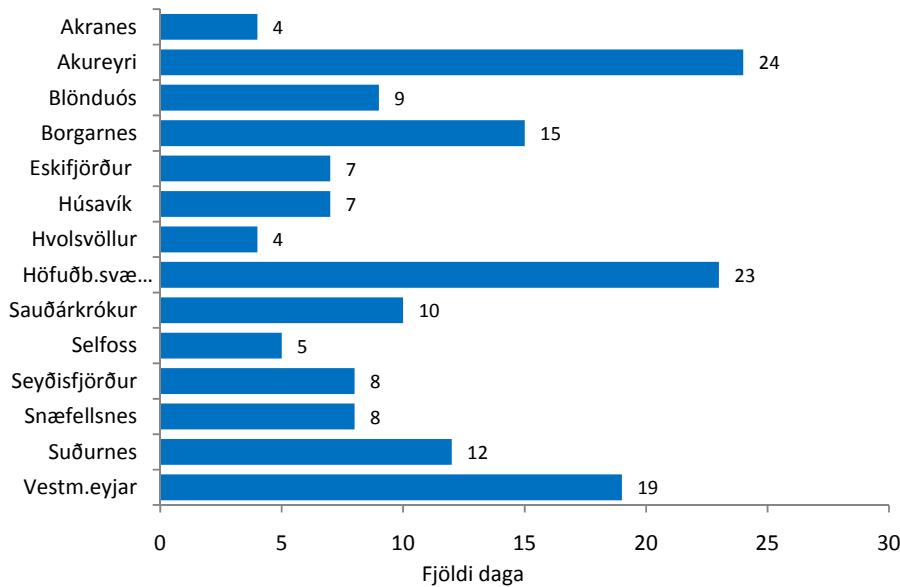


Mynd 1. Fjöldi stöðvaðra, öndunar- og fíkniefnaprófa og blóðprufa árin 2007-2009.

Tafla 1. Fjöldi stunda, lögreglumanna, kílómetra og fjöldi stöðvaðra ökumanna á klukkustund.

	Fjöldi stunda	Fjöldi lögreglumanna	Eknir kílómetrar	Fjöldi stöðvaðra ökumanna á klst.
Akranes	68	8	388	4
Akureyri	196	104	376	13
Blönduós	158	22	990	5
Borgarnes	82	35	1.039	5
Eskifjörður	68	18	435	5
Húsavík	50	20	1.382	5
Hvolsvöllur	48	8	670	3
Höfuðb.svæðið	301	83	1.564	6
Sauðárkrókur	68	24	414	6
Selfoss	82	10	626	12
Seyðisfjörður	102	16	412	5
Snæfellsnes	58	24	470	2
Suðurnes	131	13	1.042	6
Vestm.eyjar	57	44	358	9
Alls	1.469	429	10.166	7

Það embætti sem varði flestum dögum í sérstakt eftirlit var lögreglan á Akureyri en hún varði í það 24 dögum. Þar á eftir kom lögreglan á höfuðborgarsvæðinu sem sinnti eftirlitinu í 23 daga en önnur embætti sinntu því á færri dögum (mynd 2).



Mynd 2. Fjöldi daga sem embætti vörðu í sérstakt eftirlit með ölvunar- og fíkniefnaakstri.

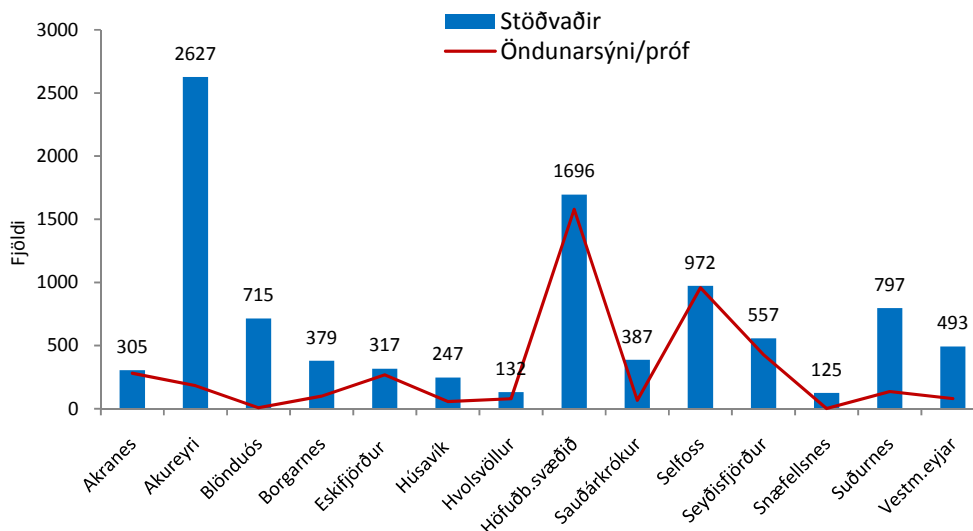
Hjá langflestum embættum var stærsti hluti kostnaðar vegna mannaþátta og í flestum tilfellum var hlutfall hans á bilinu 80 til 90% af heildarkostnaði. Hjá embættinu á Húsavík var hlutfall aksturs hæst eða 34% af heildarkostnaði og hjá embættinu á Hvolsvelli var það rúm 20%.

Heildarkostnaður eftirlitsins var kr. 6.580.761 og er kostnaður vegna mannaþald kr. 5.828.477 eða tæp 89% sem er aðeins hærra hlutfall en var árið 2008 en þá var það 83%.

Tafla. 2. Kostnaður vegna eftirlits og hlutföll

	Heildar- kostnaður	Kostnaður v/aksturs	Kostnaður v/tíma	% tíma af kostnaði	% aksturs af kostnaði
Akranes	298.604	28.712	269.892	90,4%	9,6%
Akureyri	805.748	27.824	777.924	96,5%	3,5%
Blönduós	700.362	73.260	627.102	89,5%	10,5%
Borgarnes	402.344	76.886	325.458	80,9%	19,1%
Eskifjörður	309.045	39.153	269.892	87,3%	12,7%
Húsavík	300.000	101.550	198.450	66,2%	33,9%
Hvolsvöllur	266.892	76.380	190.512	71,4%	28,6%
Höfuðborgarsvæðið	1.356.097	161.428	1.194.669	88,1%	11,9%
Sauðárkrókur	298.506	30.599	267.907	89,7%	10,3%
Selfoss	396.822	71.364	325.458	82,0%	18,0%
Seyðisfjörður	435.326	30.488	404.838	93,0%	7,0%
Snæfellsnes	250.586	36.260	214.326	85,5%	14,5%
Suðurnes	597.047	77.108	519.939	87,1%	12,9%
Vestmannaeyjar	252.725	26.492	226.233	89,5%	10,5%
Alls	6.670.104	857.504	5.812.600	87,14%	12,86%

Þegar horft er til niðurstaðna í áttakinu má sjá að framkvæmd eftirlitsins er ólík meðal embættu. Í sumum tilfellum eru nær allir sem stöðvaðir voru látnir gangast undir öndunarpróf á meðan önnur embætti völdu úr þá sem þeir töldu að æskilegt væri að gengist undir slíkt próf (mynd 3). Embættið á Akureyri stöðvaði flesta ökumenn 2.627 og næst flestir voru stöðvaðir á höfuðborgarsvæðinu eða 1.696 ökumenn.



Mynd. 3. Fjöldi stöðvaðra og öndunarsýna.

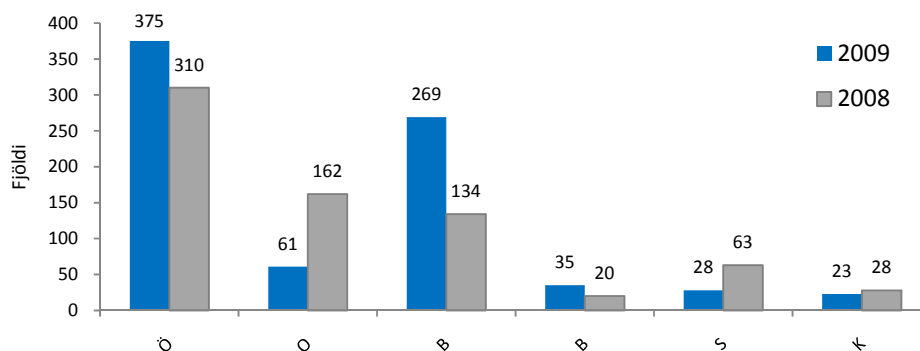
Tafla 3 sýnir fjölda stöðvaðra og hlutfallstölur. Hæsta hlutfall þeirra sem gengust undir öndunarpróf var hjá embættinu á Selfossi en þar voru næstum allir þeirra sem stöðvaðir voru látnir taka öndunarpróf (99%), á höfuðborgarsvæðinu var hlutfallið 93% og á Akranesi 92%. Lægsta hlutfall þeirra sem tóku öndunarpróf var hjá embættinu á Snæfellsnesi og Blönduósi en þar var hlutfallið 1% eða lægra. Alls voru teknar 62 blóðprufur en á höfuðborgarsvæðinu voru

flestar blóðprufur teknar eða af 29 öikumönnum (1,7%). Embættið í Borgarnesi tók hlutfallslegar flestar blóðprufur af þeim sem voru stöðvaðir af tæpum 3% öikumanna. Embættið á Húsavík tók hlutfallslega flest fíkniefnapróf eða af 2% stöðvaðra (tafla 3).

Tafla 3. Fjöldi stöðvaðra, öndunarsýna og hlutföll.

	Fjöldi stöðvaðra	Fjöldi öndunarsýna/prófa ¹	Fjöldi blóðprufa ²	Fjöldi fíkniefnaprófa	% öndunarsýna/prófa	% blóðprufa	% fíkniefna-prófa
Akranes	305	281	4	2	92%	1,3%	0,7%
Akureyri	2.627	182	2	8	7%	0,1%	0,3%
Blönduós	715	7	1	0	1%	0,1%	0,0%
Borgarnes	379	100	11	0	26%	2,9%	0,0%
Eskifjörður	317	269	0	1	85%	0,0%	0,3%
Húsavík	247	56	3	5	23%	1,2%	2,0%
Hvolsvöllur	132	79	0	0	60%	0,0%	0,0%
Höfuðb.svæðið	1.696	1.579	29	1	93%	1,7%	0,1%
Sauðárkrókur	387	67	0	1	17%	0,0%	0,3%
Selfoss	972	958	4	4	99%	0,4%	0,4%
Seyðisfjörður	557	427	0	0	77%	0,0%	0,0%
Snæfellsnes	125	1	1	1	1%	0,8%	0,8%
Suðurnes	797	136	7	9	17%	0,9%	1,1%
Vestmannaeyjar	493	80	0	7	16%	0,0%	1,4%
Alls	9.749	4.222	62	39	43%	0,6%	0,4%

Á mynd 4 má sjá samanburð milli ára á fjölda annarra brota sem lögreglan skráði við ölvunareftirlitið. Flest brot eru vegna misbrests á að hafa ökuskrarteini meðferðis. Upp komu 375 slíkir tilvik 2009 en árið á undan voru þau 310. Töluverður fjöldi öikumanna var með biluð ljós á bifreið sinni og eru þeir nokkuð fleiri í ár en í fyrra. Önnur brot, hraðaakstur, vanræksla á skoðun og kyrrsett undir mörkum voru fleiri í fyrr en í ár. Hraðaakstursbrotum fækkar verulega milli ára og voru 61 2009 en höfðu verið 162 í eftirlitinu 2008



Mynd 4. Samanburður milli ára á fjölda annarra brota sem lögreglan skráði við ölvunareftirlit.

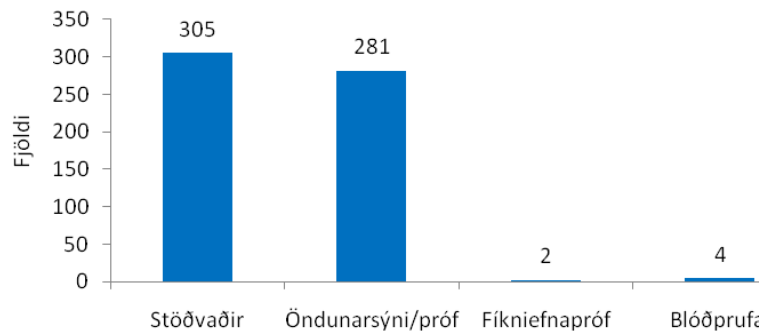
¹ Hér eru talin saman öndunarsýni og öndunarsýna eftir því hafa mælum embættin ráða yfir

² Hér eru taldar blóðprufur vegna gruns um ölvunarakstur og fíkniefnaakstur

Sundurliðun milli embættanna

Akranes

Embættið á Akranesi varði 4 dögum í sérstakt ölvunareftirlit á tímabilinu 27. mars til 5. apríl, samtals 68 klukkustundum. Stöðvaðir voru 305 ökumenn, af þeim voru 281 sem gáfu öndunarsýni eða 92% (sjá mynd 5). Á hverri klukkustund sem átakið stóð voru stöðvaðir 4,5 einstaklingar. Tveir einstaklingar gengust undir fíkniefnapróf og teknar voru fjórar blóðprufur eða af 1% stöðvaðra. Einungis tveir ökumenn óku of hratt, allir sem voru stöðvaðir voru með bílbelti en einn ökumaður var með biluð ljós á bifreiðinni.

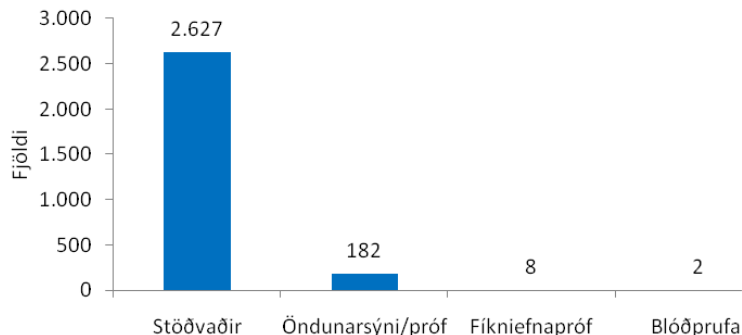


Mynd 5. Fjöldi ökumanna sem voru stöðvaðir af lögreglunni á Akranesi, fjöldi framkvæmdra öndunarprófa, fíkniefnaprófa og blóðprufa.

Lögreglan á Akranesi ók 388 km. tengda eftirlitinu (tafla 1) og var heildarkostnaður vegna eftirlitsins kr. 298.604, 90% kostnaðar var vegna vinnuframlags lögreglumanna og 10% vegna aksturs ökutækja lögreglunnar.

Akureyri

Embættið á Akureyri varði 24 dögum í sérstakt ölvunareftirlit á tímabilinu 28. mars til 20. apríl, samtals 196 klukkustundum. Stöðvaðir voru 2.627 ökumenn, af þeim voru 182 sem gáfu öndunarsýni eða 7% (sjá mynd 6). Á hverri klukkustund sem átakið stóð voru stöðvaðir rúmlega 13 einstaklingar. Gerð voru fíkniefnapróf á 8 einstaklingum sem er undir 1% stöðvaðra og teknar voru 2 blóðprufur. Alls óku 10 einstaklingar of hratt, 11 voru ekki með bílbelti, 179 voru ekki með ökuskipteini og 166 voru með biluð ljós á bifreiðinni.

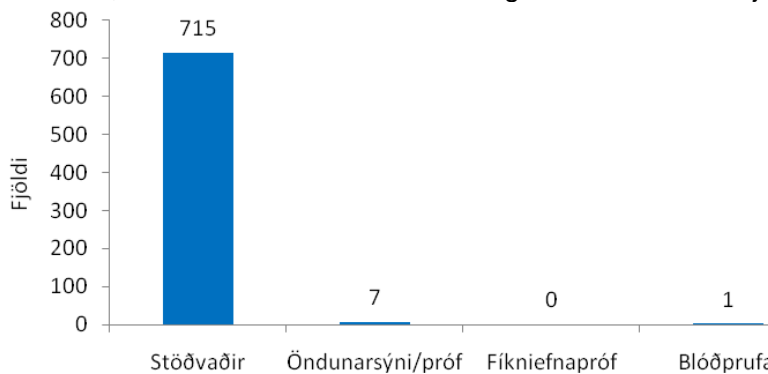


Mynd 6. Fjöldi ökumanna sem voru stöðvaðir af lögreglunni á Akureyri, fjöldi framkvæmdra öndunarprófa, fíkniefnaprófa og blóðprufa.

Lögreglan á Akureyri ók 376 km. tengda eftirlitinu (tafla 1) og var heildarkostnaður vegna eftirlitsins kr. 805.748, 97% kostnaðar var vegna vinnuframlags lögreglumanna og 3% vegna aksturs ökutækja lögreglunnar.

Blönduós

Embættið á Blönduósi varði 9 dögum í sérstakt ölvunareftirlit á tímabilinu 3. apríl til 25. apríl, samtals 158 klukkustundum. Stöðvaðir voru 715 ökumenn, af þeim voru 7 sem gáfu öndunarsýni eða 1% (sjá mynd 7). Á hverri klukkustund sem átakið stóð voru stöðvaðir rúmlega 4 einstaklingar. Engin fíkniefnapróf voru gerð en tekin var 1 blóðprufa. Alls óku 7 einstaklingar of hratt, allir notuðu bílbelti, 7 voru ekki með ökuskírteini og 2 voru með biluð ljós á bifreiðinni.

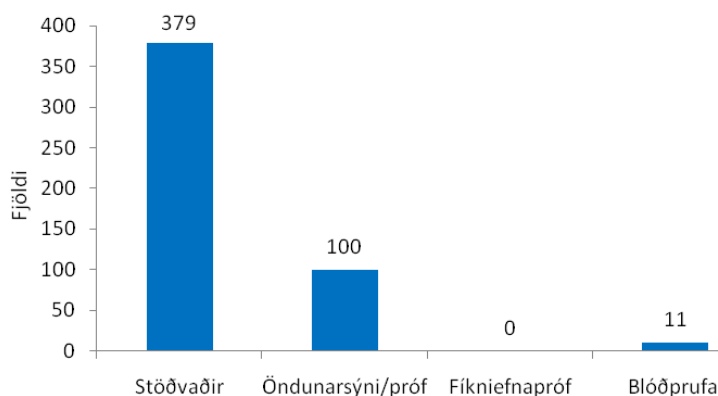


Mynd 7. Fjöldi ökumanna sem voru stöðvaðir af lögreglunni á Blönduósi, fjöldi framkvæmdra öndunarprófa, fíkniefnaprófa og blóðprufa.

Lögreglan á Blönduósi ók 990 km. tengda eftirlitinu (tafla 1) og var heildarkostnaður vegna eftirlitsins kr. 700.362, 90% kostnaðar var vegna vinnuframlags lögreglumanna og 10% vegna aksturs ökutækja lögreglunnar.

Borgarnes

Embættið í Borgarnesi varði 15 dögum í sérstakt ölvunareftirlit á tímabilinu 28. mars til 20. apríl, samtals 82 klukkustundum. Stöðvaðir voru 379 ökumenn, af þeim voru 100 sem gáfu öndunarsýni eða 26% (sjá mynd 8). Á hverri klukkustund sem átakið stóð voru stöðvaðir tæplega 5 einstaklingar. Engin fíkniefnapróf voru gerð en teknar voru 11 blóðprufur. Alls óku 12 einstaklingar of hratt, aðeins 1 notaði ekki bílbelti, 3 voru ekki með ökuskírteini og 1 var með biluð ljós á bifreiðinni.

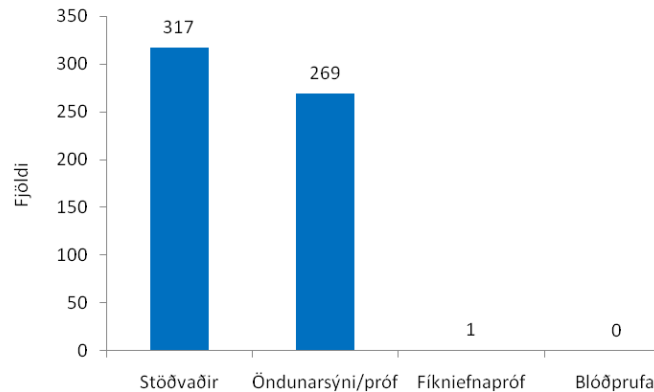


Mynd 8. Fjöldi ökumanna sem voru stöðvaðir af lögreglunni á Borgarnesi, fjöldi framkvæmdra öndunarprófa, fíkniefnaprófa og blóðprufa.

Lögreglan í Borgarnesi ók 1039 km. tengda eftirlitinu og var heildarkostnaður vegna eftirlitsins kr. 402.344, 81% kostnaðar var vegna vinnuframlags lögreglumanna og 19% vegna aksturs ökutækja lögreglunnar.

Eskifjörður

Embættið á Eskifirði varði 7 dögum í sérstakt ölvunareftirlit á tímabilinu 28. mars til 25. apríl, samtals 68 klukkustundum. Stöðvaðir voru 317 ökumenn, af þeim voru 269 sem gáfu öndunarsýni eða 85% (sjá mynd 9). Á hverri klukkustund sem átakið stóð voru stöðvaðir tæplega 5 einstaklingar. Gert var 1 fíkniefnapróf en engin blóðprufa var tekin. Alls ók 1 einstaklingur of hratt, 18 notuðu ekki bílbelti, 2 voru ekki með ökuskríteini og 19 voru með biluð ljós á bifreiðinni.

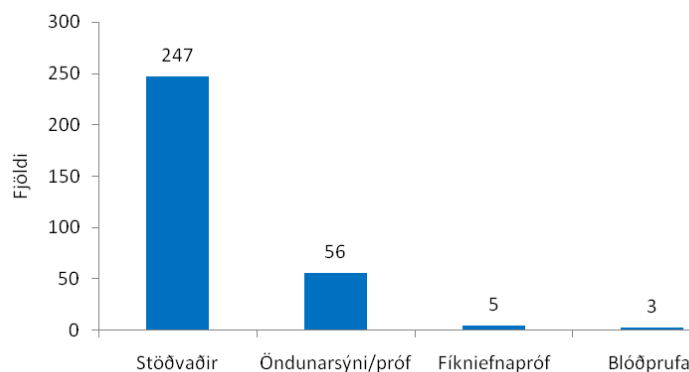


Mynd 9. Fjöldi ökumanna sem voru stöðvaðir af lögreglunni á Eskifirði, fjöldi framkvæmdra öndunarprófa, fíkniefnaprófa og blóðprufa.

Lögreglan á Eskifirði ók 435 km. tengda eftirlitinu (tafla 1) og var heildarkostnaður vegna eftirlitsins kr. 309.045, 89% kostnaðar var vegna vinnuframlags lögreglumanna og 11% vegna aksturs ökutækja lögreglunnar.

Húsavík

Embættið á Húsavík varði 7 dögum í sérstakt ölvunareftirlit á tímabilinu 28. mars til 16. apríl, samtals 50 klukkustundum. Stöðvaðir voru 247 ökumenn, af þeim voru 56 sem gáfu öndunarsýni eða 23% (sjá mynd 10). Á hverri klukkustund sem átakið stóð voru stöðvaðir tæplega 5 einstaklingar. Gerð voru 5 fíkniefnapróf og teknar 3 blóðprufur. Alls óku 8 einstaklingur of hratt, 1 notaði ekki bílbelti, 18 voru ekki með ökuskríteini og 12 voru með biluð ljós á bifreiðinni.

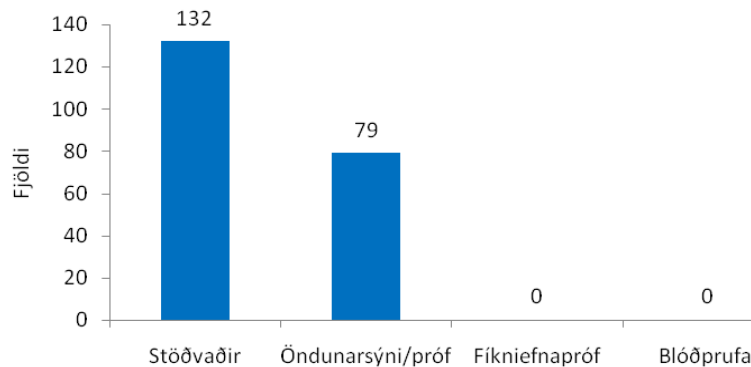


Mynd 10. Fjöldi ökumanna sem voru stöðvaðir af lögreglunni á Húsavík, fjöldi framkvæmdra öndunarprófa, fíkniefnaprófa og blóðprufa.

Lögreglan á Húsavík ók 1.382 km. tengda eftirlitinu (tafla 1) og var heildarkostnaður vegna eftirlitsins kr. 300.718, 66% kostnaðar var vegna vinnuframlags lögreglumanna og 34% vegna aksturs ökutækja lögreglunnar.

Hvolsvöllur

Embættið á Hvolsvelli varði 4 dögum í sérstakt ölvunareftirlit á tímabilinu 4. apríl til 16. apríl, samtals 48 klukkustundum. Stöðvaðir voru 132 ökumenn, af þeim voru 79 sem gáfu öndunarsýni eða 60% (sjá mynd 11). Á hverri klukkustund sem átakið stóð voru stöðvaðir tæplega 3 einstaklingar. Ekkert fíkniefnapróf var gert og engin blóðprufa tekin. Alls óku 5 einstaklingar of hratt, allir voru í bílbeltum, 11 höfðu ekki ökuskríteini meðferðis og 2 voru með biluð ljós á bifreiðinni.

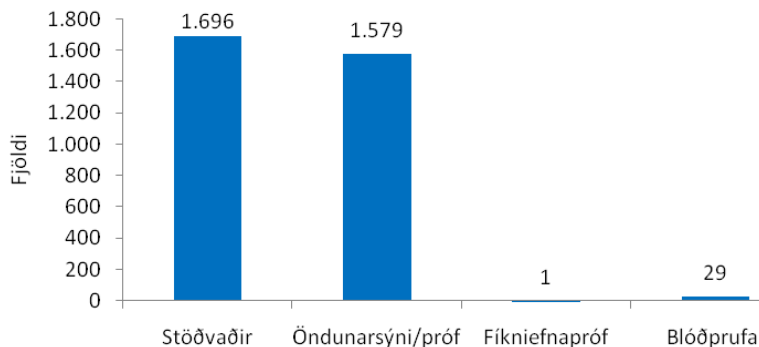


Mynd 11. Fjöldi ökumanna sem voru stöðvaðir af lögreglunni á Hvolsvelli, fjöldi framkvæmdra öndunarprófa, fíkniefnaprófa og blóðprufa.

Lögreglan á Hvolsvelli ók 670 km. tengda eftirlitinu (tafla 1) og var heildarkostnaður vegna eftirlitsins kr. 266.892, 79% kostnaðar var vegna vinnuframlags lögreglumanna og 21% vegna aksturs ökutækja lögreglunnar.

Lögreglan á höfuðborgarsvæðinu

Embætti lögreglunnar á höfuðborgarsvæðinu varði 23 dögum í sérstakt ölvunareftirlit á tímabilinu 27. mars til 20. apríl, samtals 301 klukkustundum. Stöðvaðir voru 1.696 ökumenn, af þeim voru 1.579 sem gáfu öndunarsýni eða 93% (sjá mynd 12). Á hverri klukkustund sem átakið stóð voru stöðvaðir tæplega 6 einstaklingar. Gert var 1 fíkniefnapróf og teknar 29 blóðprufur. Alls óku 11 einstaklingar of hratt, 2 notuðu ekki bílbelti, 10 höfðu ökuskríteini ekki meðferðis og 11 voru með biluð ljós á bifreiðinni.

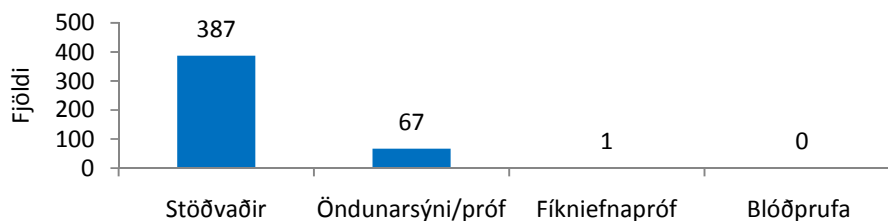


Mynd 12. Fjöldi ökumanna sem voru stöðvaðir af lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu, fjöldi framkvæmdra öndunarprófa, fíkniefnaprófa og blóðprufa.

Lögreglan á höfuðborgarsvæðinu ók 1.564 km. tengda eftirlitinu (tafla 1) og var heildarkostnaður vegna eftirlitsins kr. 1.356.097, 91% kostnaðar var vegna vinnuframlags lögreglumanna og 9% vegna aksturs ökutækja lögreglunnar.

Sauðárkrókur

Embættið á Sauðárkróki varði 10 dögum í sérstakt ölvunareftirlit á tímabilinu 28. mars til 19. apríl, samtals 68 klukkustundum. Stöðvaðir voru 387 ökumenn, af þeim voru 67 sem gáfu öndunarsýni eða 17% (sjá mynd 13). Á hverri klukkustund sem átakið stóð voru stöðvaðir tæplega 6 einstaklingar. Gert var 1 fíkniefnapróf en engin blóðprufa var tekin. Enginn ók of hratt, 2 notuðu ekki bílbelti, 41 höfðu ökuskírteini ekki meðferðis og 7 voru með biluð ljós á bifreiðinni.

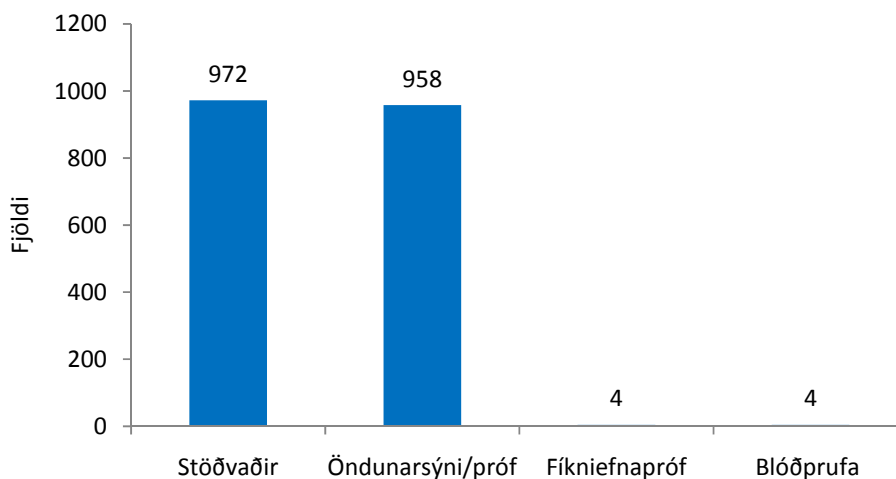


Mynd 13. Fjöldi ökumanna sem voru stöðvaðir af lögreglunni á Sauðárkróki, fjöldi framkvæmdra öndunarprófa, fíkniefnaprófa og blóðprufa.

Lögreglan á Sauðárkrók ók 414 km. tengda eftirlitinu (tafla 1) og var heildarkostnaður vegna eftirlitsins kr. 298.506, 90% kostnaðar var vegna vinnuframlags lögreglumanna og 10% vegna aksturs ökutækja lögreglunnar.

Selfoss

Embættið á Selfossi varði 5 dögum í sérstakt ölvunareftirlit á tímabilinu 3. apríl til 16. apríl, samtals 82 klukkustundum. Stöðvaðir voru 972 ökumenn, af þeim voru 958 sem gáfu öndunarsýni eða 99% (sjá mynd 14). Á hverri klukkustund sem átakið stóð voru stöðvaðir tæplega 12 einstaklingar. Gerð voru 4 fíkniefnapróf og teknar 4 blóðprufur. Enginn ók of hratt, allir voru með bílbelti, 17 höfðu ökuskírteini ekki meðferðis og 17 voru með biluð ljós á bifreiðinni.

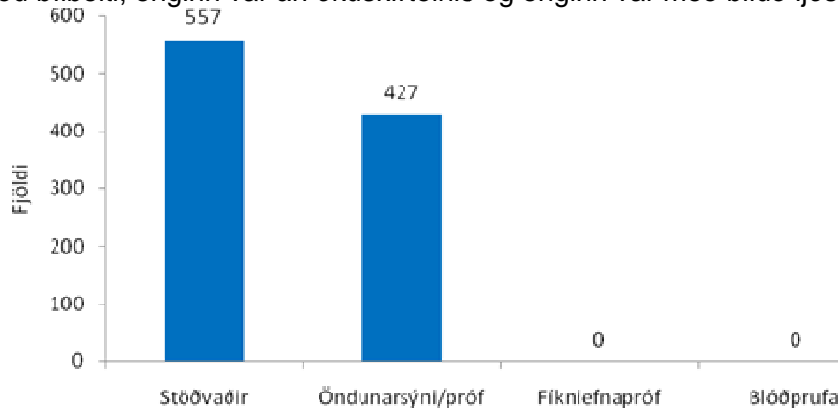


Mynd 14. Fjöldi ökumanna sem voru stöðvaðir af lögreglunni á Selfossi, fjöldi framkvæmdra öndunarprófa, fíkniefnaprófa og blóðprufa.

Lögreglan á Selfossi ók 626 km. tengda eftirlitinu (tafla 1) og var heildarkostnaður vegna eftirlitsins kr. 396.822, 88% kostnaðar var vegna vinnuframlags lögreglumanna og 12% vegna aksturs ökutækja lögreglunnar.

Seyðisfjörður

Embættið á Seyðisfirði varði 8 dögum í sérstakt ölvunareftirlit á tímabilinu 4. apríl til 26. apríl, samtals 102 klukkustundum. Stöðvaðir voru 557 ökumenn, af þeim voru 427 sem gáfu öndunarsýni eða 77% (sjá mynd 15). Á hverri klukkustund sem átakið stóð voru stöðvaðir rúmlega 5 einstaklingar. Ekkert fíkniefnapróf var gert og engin blóðprufa var tekin. Enginn ók of hratt, allir notuðu bílbelti, enginn var án ökuskírteinis og enginn var með biluð ljós á bifreiðinni.

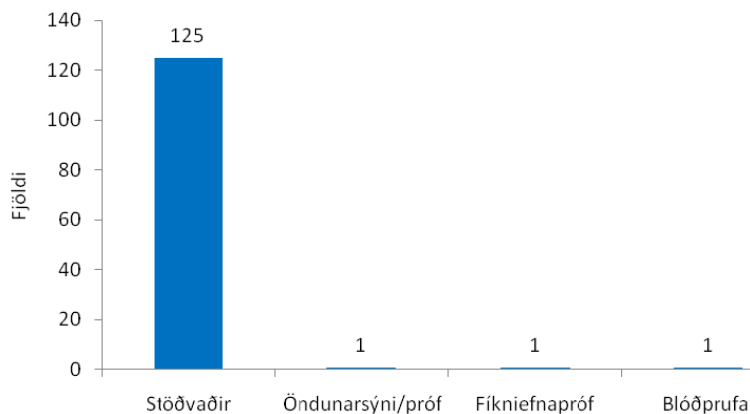


Mynd 15. Fjöldi ökumanna sem voru stöðvaðir af lögreglunni á Seyðisfirði, fjöldi framkvæmdra öndunarprófa, fíkniefnaprófa og blóðprufa.

Lögreglan á Seyðisfirði ók 412 km. tengda eftirlitinu (tafla 1) og var heildarkostnaður vegna eftirlitsins kr. 435.326, 93% kostnaðar var vegna vinnuframlags lögreglumanna og 7% vegna aksturs ökutækja lögreglunnar.

Snæfellsnes

Embættið á Snæfellsnesi varði 8 dögum í sérstakt ölvunareftirlit á tímabilinu 28. mars til 19. apríl, samtals 58 klukkustundum. Stöðvaðir voru 125 ökumenn, af þeim var 1 sem gaf öndunarsýni (sjá mynd 16). Á hverri klukkustund sem átakið stóð voru stöðvaðir 2 einstaklingar. Gert var eitt fíkniefnapróf og tekin 1 blóðprufa. Enginn ók of hratt, allir notuðu bílbelti, enginn var án ökuskírteinis og enginn var með biluð ljós á bifreiðinni.

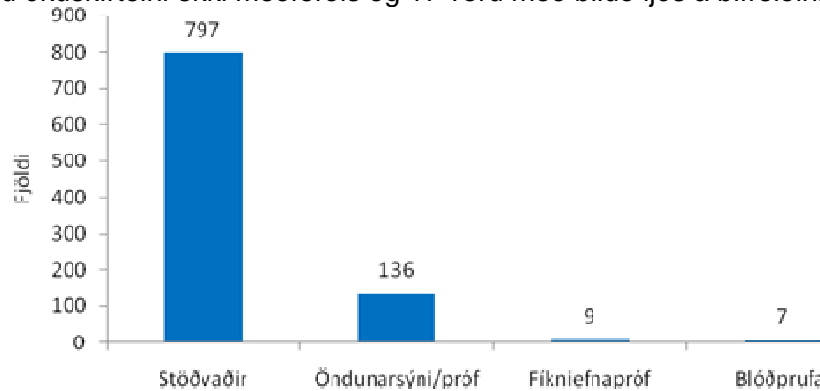


Mynd 16. Fjöldi ökumanna sem voru stöðvaðir af lögreglunni á Snæfellsnesi, fjöldi framkvæmdra öndunarprófa, fíkniefnaprófa og blóðprufa.

Lögreglan á Snæfellsnesi ók 470 km. tengda eftirlitinu og var heildarkostnaður vegna eftirlitsins kr. 250.586, 87% kostnaðar var vegna vinnuframlags lögreglumanna og 13% vegna aksturs ökutækja lögreglunnar.

Suðurnes

Embættið á Suðurnesjum varði 12 dögum í sérstakt ölvunareftirlit á tímabilinu 28. mars til 18. apríl, samtals 131 klukkustundum. Stöðvaðir voru 797 ökumenn, af þeim voru 136 sem gáfu öndunarsýni eða 17% (sjá mynd 17). Á hverri klukkustund sem átakið stóð voru stöðvaðir 6 einstaklingar. Gerð voru 9 fíkniefnapróf og teknar 7 blóðprufur. Fimm óku of hratt, allir notuðu bílbelti, 80 höfðu ökuskírteini ekki meðferðis og 17 voru með biluð ljós á bifreiðinni.

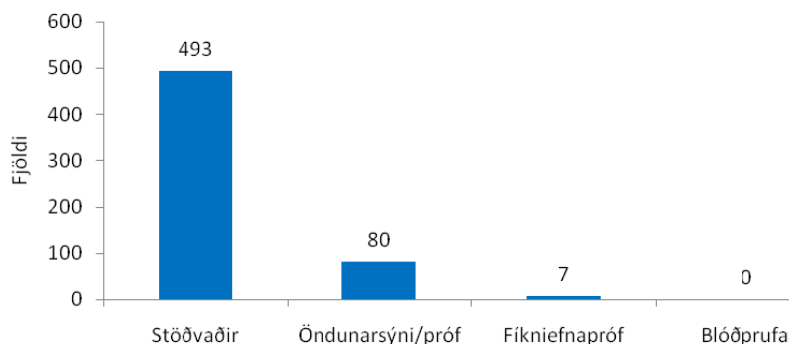


Mynd 17. Fjöldi ökumanna sem voru stöðvaðir af lögreglunni á Suðurnesjum, fjöldi framkvæmdra öndunarprófa, fíkniefnaprófa og blóðprufa.

Lögreglan á Suðurnesjum ók 1.042 km. tengda eftirlitinu og var heildarkostnaður vegna eftirlitsins kr. 597.047, 87% kostnaðar var vegna vinnuframlags lögreglumanna og 13% vegna aksturs ökutækja lögreglunnar.

Vestmannaeyjar

Embættið í Vestmannaeyjum varði 19 dögum í sérstakt ölvunareftirlit á tímabilinu 29. mars til 20. apríl, samtals 57 klukkustundum. Stöðvaðir voru 493 ökumenn, af þeim voru 80 sem gáfu öndunarsýni eða 16% (sjá mynd 18). Á hverri klukkustund sem átakið stóð voru stöðvaðir tæplega 9 einstaklingar. Gerð voru 7 fíkniefnapróf en engin blóðprufa var tekin. Enginn ók of hratt, allir notuðu bílbelti, 6 höfðu ökuskírteini ekki meðferðis og 14 voru með biluð ljós á bifreiðinni.



Mynd 18. Fjöldi ökumanna sem voru stöðvaðir af lögreglunni í Vestmannaeyjum, fjöldi framkvæmdra öndunarprófa, fíkniefnaprófa og blóðprufa.

Lögreglan í Vestmannaeyjum ók 358 km. tengda eftirlitinu og var heildarkostnaður vegna eftirlitsins kr. 252.725, 90% kostnaðar var vegna vinnuframlags lögreglumanna og 10% vegna aksturs ökutækja lögreglunnar.

Viðauki IV. Eftirlit með ölvunarakstri og akstri undir áhrifum ávana- og fíkniefna. Nóvember og desember 2009



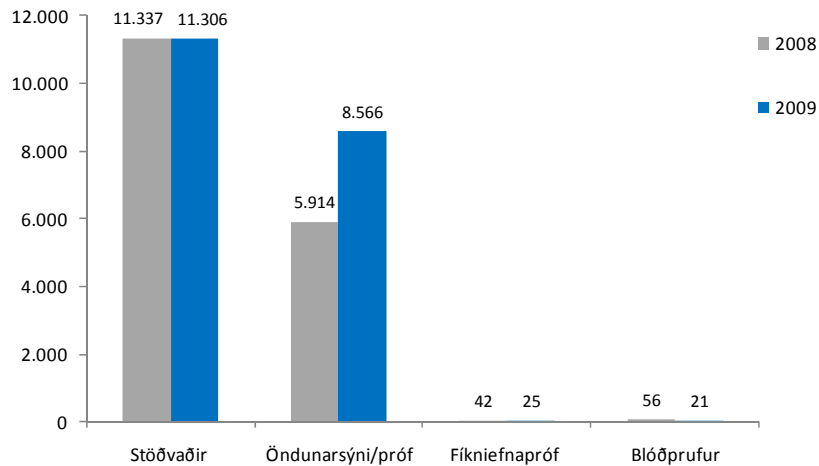
RÍKISLÖGREGLUSTJÓRINN

Eftirlit með ölvunarakstri á aðventunni 2009

Á aðventunni 2009 var lögreglan í landinu með sérstakt átak gegn ölvun í akstri. Eftirlitið stóð yfir í desember en einhver embætti sinntu því fram í janúar 2010. Öll 15 embætti lögreglunnar tóku þátt og ríkislögreglustjóri. Tekin voru öndunarsýni til að mæla ölvun stöðvaðra ökumanna og einnig voru tekin fíkniefnapróf ef ástæða þótti til og blóðsýni. Lögreglan gerði athugasemdir ef ökumaður skráði öðrum umferðarlagabrotum svo sem of hröðum akstri, ófullnægjandi notkun bílbelta og/eða ábótavöndu ástandi ökutækja.

Samantekt um öll embættin

Alls vörðu 526 lögreglumenn og konur 1.668 klukkustundum í eftirlitið og eknir voru 10.826 kílómetrar. Stöðvaðir voru 11.306 ökumenn eða tæpir 7 á hverri klukkustund sem eftirlitinu var sinnt (tafla 1). Örlítið fleiri ökumenn voru stöðvaðir í sambærilegu eftirliti sem fór fram á aðventunni árið 2008 en þá voru stöðvaðir 11.337 ökumenn. Á árinu 2009 voru fleiri látnir gagnast undir öndunarsýni/próf en 2008 en færri fíkniefnapróf voru gerð og færri blóðprufur teknar (mynd 1). Undir blóðprufur falla þau sýni sem voru gerð vegna gruns um ölvunarakstur og akstur undir áhrifum fíkniefna.



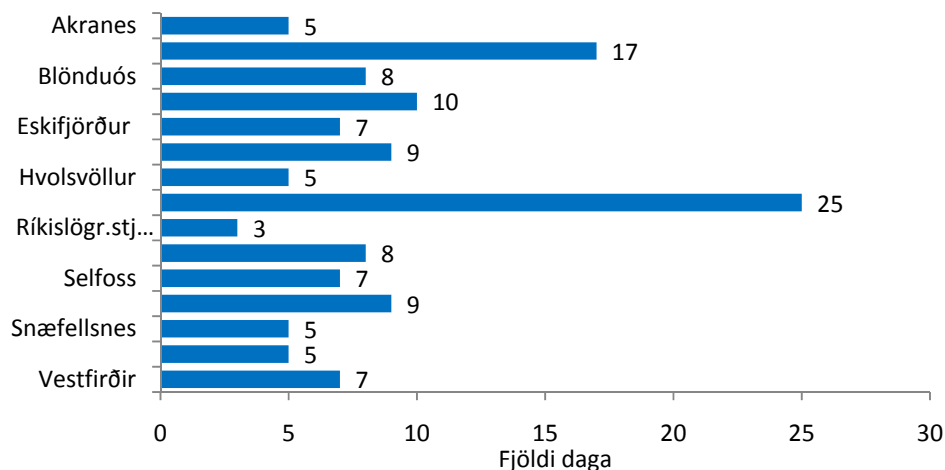
Mynd 1. Fjöldi stöðvaðra, öndunarsýna/prófa, fíkniefnaprófa og blóðprufa árin 2008-2009.

Mikill munur er milli embætta á fjölda stöðvaðra á klukkustund. Lögreglan á Selfossi stöðvaði flesta ökumenn að meðaltali eða 19. Fjögur embætti stöðvuðu færri en 2 ökumenn á klukkustund á meðan á eftirlitinu stóð.

Tafla 1. Fjöldi stunda, lögreglumanna, kílómetra og fjöldi stöðvaðra ökumanna í heild og á klst.

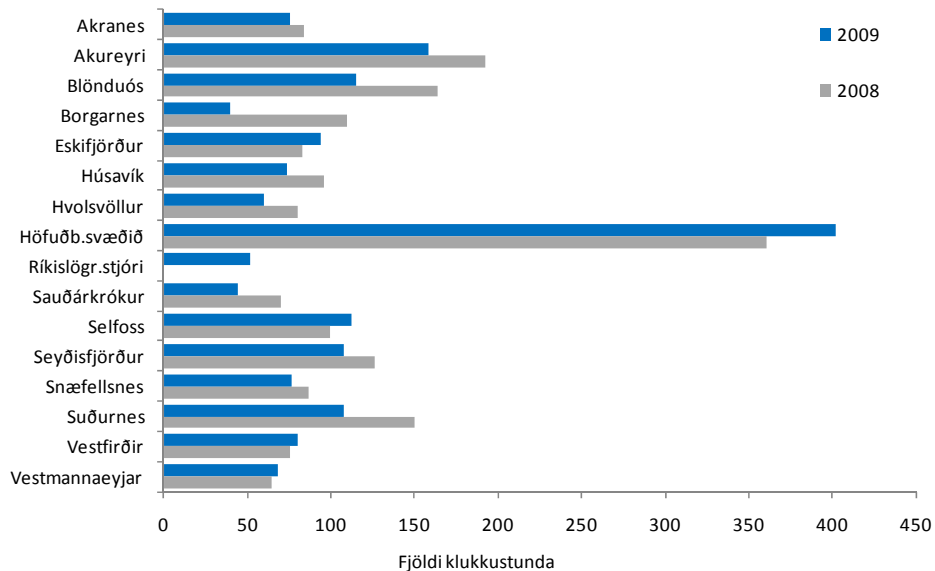
	Fjöldi stunda	Fjöldi lögreglumanna	Eknir km	Fjöldi stöðvaðra ökumanna	Fjöldi stöðvaðra ökumanna á klst.
Akranes	76	10	0	238	3,1
Akureyri	158	78	385	1.621	10,3
Blönduós	115	23	1.986	405	3,5
Borgarnes	40	20	755	131	3,3
Eskifjörður	94	20	539	804	8,6
Húsavík	74	22	747	218	2,9
Hvolsvöllur	60	10	1.000	81	1,4
Höfuðb.svæðið	402	166	2.325	3.747	9,3
Ríkislögr.stjóri	52	14	90	327	6,3
Sauðárkrókur	44	18	503	294	6,7
Selfoss	112	14	425	2.125	19,0
Seyðisfjörður	108	18	222	430	4,0
Snæfellsnes	77	24	473	75	1,0
Suðurnes	108	28	548	150	1,4
Vestfirðir	80	27	430	101	1,3
Vestmannaeyjar	68	34	398	559	8,2
Alls	1.668	526	10.826	11.306	6,8

Það embætti sem varði flestum dögum í eftirlitið var lögreglan á höfuðborgarsvæðinu en þar var því sinnt í 25 daga og í 17 daga á Akureyri. Önnur embætti sinntu því í skemmri tíma en í einhverjum tilfellum var farið út oftár en einu sinni á hverjum degi en hér eru taldir dagarnir. Fæstum dögum varði embætti ríkislögreglustjóra í eftirlitið eða 3 dögum og lögreglan á Akranesi, Hvolsvelli, Snæfellsnesi og Suðurnesjum vörðu í það 5 dögum.



Mynd 2. Fjöldi daga sem embætti vörðu í sérstakt ölvunareftirlit á aðventunni.

Þegar borinn er saman fjöldi klukkustunda sem varið var til eftirlitsins má sjá að þeim fækkaði milli ára. Á árinu 2008 voru stundirnar 1.844 en á árinu 2009 voru þær 1.668. Þetta er fækkun sem nemur 10% milli ára. Fækkun varð hjá flestum embættum nema hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu, Eskifirði, Selfossi, Vestfjörðum og Vestmannaeyjum (mynd 3).



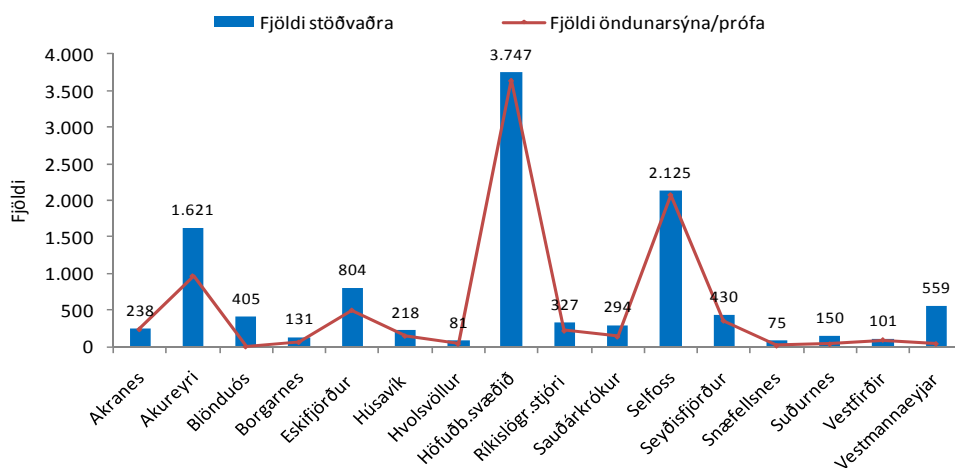
Mynd. 3. Fjöldi klukkustunda sem embætti vörðu í eftirlit á aðventunni árin 2008-2009

Heildarkostnaður við eftirlitið voru kr. 6.998.505. Lang stærstur hluti kostnaðarins var vegna mannaalds eða að meðaltali 88% og 12% var vegna reksturs ökutækja lögreglunnar. Lögreglan á höfuðborgarsvæðinu sinni eftirlitinu í lengsta tímann og stöðvaði flesta ökumenn. Það kemur því ekki á óvart að kostnaður þeirra við eftirlitið var hlutfallslega mestur allra embætta eða 19% af heildarkostnaði. Nokkuð misjafnt er milli embætta hversu mikil útgjöld má rekja til mannafla og reksturs ökutækja. Hjá flestum embættum er kostnaður vegna mannafla yfir 80% af heildarkostnaði en hjá lögreglunni í Borgarnesi og á Hvolsvelli var þetta hlutfall lægra og kostnaður vegna reksturs ökutækja hærri. Lögreglan á Akranesi sendi ekki upplýsingar um kostnað vegna aksturs þar sem embættið ákvað að standa sjálft straum af þeim kostnaði sem til féll vegna rekstur lögreglubifreiða á meðan á eftirlitinu stóð. Því voru einungis sendar upplýsingar um kostnað vegna mannaalds (tafla 2).

Tafla. 2. Sundurliðun kostnaðar vegna eftirlits.

	Heildar-kostnaður	Kostnaður v/aksturs	Kostnaður v/tíma	% tíma af kostnaði	% aksturs af kostnaði	Hlutfall kostnaðar embættis af heild
Akranes	301.644	0	301.644	100%	0%	4%
Akureyri	655.592	28.490	627.102	96%	4%	9%
Blönduós	550.000	146.964	456.435	83%	17%	8%
Borgarnes	214.630	55.870	158.760	74%	26%	3%
Eskifjörður	416.968	43.882	373.086	89%	11%	6%
Húsavík	348.984	55.278	293.706	84%	16%	5%
Hvolsvöllur	352.140	114.000	238.140	68%	32%	5%
Höfuðb.svæðið	1.350.000	182.172	1.167.828	87%	13%	19%
Ríkislögr.stjóri	213.048	6.660	206.388	97%	3%	3%
Sauðárkrókur	211.858	37.222	174.636	82%	18%	3%
Selfoss	477.338	32.810	444.528	93%	7%	7%
Seyðisfjörður	447.800	19.148	428.652	96%	4%	6%
Snæfellsnes	340.615	35.002	305.613	90%	10%	5%
Suðurnes	469.204	40.552	428.652	91%	9%	7%
Vestfirðir	349.340	31.820	317.520	91%	9%	5%
Vestmannaeyjar	299.344	29.452	269.892	90%	10%	7%
Alls	6.998.505	805.923	6.192.582	88%	12%	100%

Samantekt um eftirlitið sýnir að framkvæmd þess er ólík meðal embætta. Í sumum tilfellum eru nær allir sem voru stöðvaðir látnir gangast undir öndunarpróf á meðan önnur embætti völdu úr þá sem þeir töldu að æskilegt væri að gengist undir slíkt próf (mynd 4). Lögreglan á höfuðborgarsvæðinu stöðvaði flesta ökumenn eða 3.747 og næst flestir voru stöðvaðir á Selfossi, 2.125 ökumenn. Bæði þessi embætti létu nær alla ökumenn sem voru stöðvaðir gangast undir öndunarpróf. Lögreglan á Akranesi og Vestfjörðum lét einnig næstum alla gangast undir öndunarpróf.



Mynd. 4. Fjöldi stöðvaðra og öndunarsýna.

Í töflu 3 kemur fram sundurliðun á fjölda stöðvaðra ökumanna greint eftir embættum og hlutfall þeirra sem gengust undir öndunarpróf, fíkniefnapróf og blóðprufur. Allir ökumenn sem

lögreglan á Akranesi stöðvaði gengust undir öndunarpróf og 98% þeirra sem lögreglan á Selfossi stöðvaði og 97% hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu. Hlutfallið var lægra hjá öðrum embættum og allt niður í 0,5 % hjá lögreglunni á Blönduósi. Hæsta hlutfall blóðprufa var tekið af öikumönnum sem lögreglan á Suðurnesjum stöðvaði eða af 2,7% og lögreglan í Borgarnesi tók flest fíkniefnapróf eða af 2,3% stöðvaðra. Þegar litið er til heildar hlutfalls þeirra sem gengust undir öndunarsýni/próf þá voru það 76% stöðvaðra öikumanna. Tekin voru fíkniefnapróf af 0,2% og sama hlutfall var á fjölda blóðprufa.

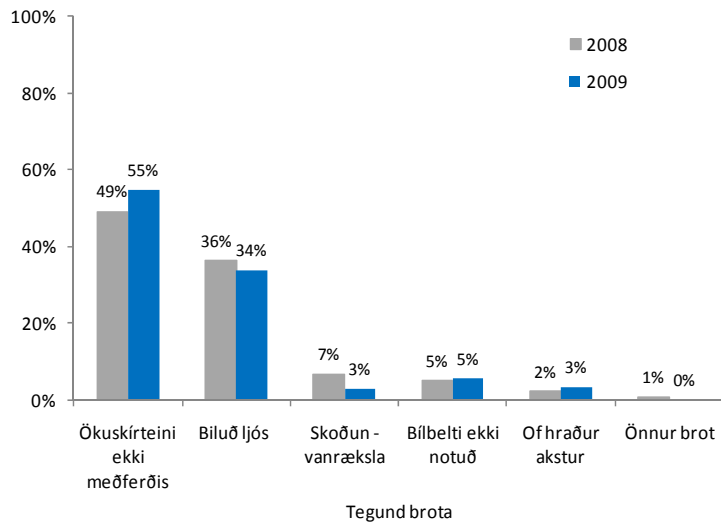
Tafla. 3. Fjöldi stöðvaðra, öndunar- og fíkniefnaprófa og hlutföll.

	Fjöldi stöðvaðra	Fjöldi öndunarsýna/prófa ³	Fjöldi blóðprufa ⁴	Fjöldi fíkniefnaprófa	% öndunarprófa/sýna	% blóðprufa	% fíkniefnaprófa
Akranes	238	238	2	3	100%	0,8%	1,3%
Akureyri	1.621	968	4	2	60%	0,2%	0,1%
Blönduós	405	2	2	7	0,5%	0,5%	1,7%
Borgarnes	131	61	2	3	47%	1,5%	2,3%
Eskifjörður	804	499	0	0	62%	0,0%	0,0%
Húsavík	218	147	0	2	67%	0,0%	0,9%
Hvolsvöllur	81	38	1	0	47%	1,2%	0,0%
Höfuðb.svæðið	3.747	3.640	4	3	97%	0,1%	0,1%
Ríkislögr.stjóri	327	218	1	0	67%	0,3%	0,0%
Sauðárkrókur	294	137	0	2	47%	0,0%	0,7%
Selfoss	2.125	2.079	0	0	98%	0,0%	0,0%
Seyðisfjörður	430	356	1	0	83%	0,2%	0,0%
Snæfellsnes	75	14	0	0	19%	0,0%	0,0%
Suðurnes	150	36	4	3	24%	2,7%	2,0%
Vestfirðir	101	93	0	0	92%	0,0%	0,0%
Vestmannaeyjar	559	40	0	0	7%	0,0%	0,0%
Alls	11.306	8.566	21	25	76%	0,2%	0,2%

Samhliða eftirlitinu skráði lögreglan ýmis önnur umferðarlagabrot. Alls voru þau 1.020 árið 2009 en 961 árið 2008. Þetta er fjölgun um 59 brot milli ára. Ekki er ákært fyrir öll brot sem lögregla skráir á meðan á eftirlitinu stendur því í einhverjum tilvikum fá öikumenn áminningu. Stærstur hluti brota er þegar ökuskráteini var ekki haft meðferðis og féllu 55% brota undir þann lið. Árið á undan var þetta hlutfall 49%. Um 34% öikumanna voru með ófullnægjandi ljósabúnað á bifreið sinni sem er svipað hlutfall og árið á undan. Í 5% tilfella voru öikumenn ekki með bílbelti (mynd 5).

³ Hér eru talin saman öndunarsýni og öndunarpróf eftir því hvaða mælum embættin ráða yfir.

⁴ Hér eru taldar saman blóðprufur sem voru teknar vegna gruns um ölvunar- og/eða fíkniefnaaksturs.

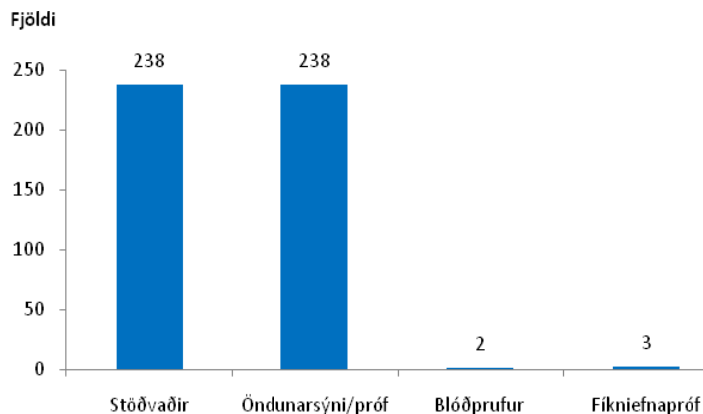


Mynd 5. Hlutfallsleg skipting brota

Sundurliðun milli embætta

Akranes

Embættið á Akranesi varði 5 dögum í sérstakt ölvunareftirlit á tímabilinu 17. - 31. desember, samtals 76 klukkustundum. Stöðvaðir voru 238 ökumenn, af þeim gáfu allir öndunarsýni (mynd 6). Þrír einstaklingar gengust undir fíkniefnapróf og teknar voru tvær blóðprufur eða af 0,8% stöðvaðra. Enginn ökumaður ók of hratt, allir sem voru stöðvaðir voru með bílbelti og ljós bifreiða voru í lagi. Á hverri klukkustund sem átakið stóð voru stöðvaðir 3,1 einstaklingar.

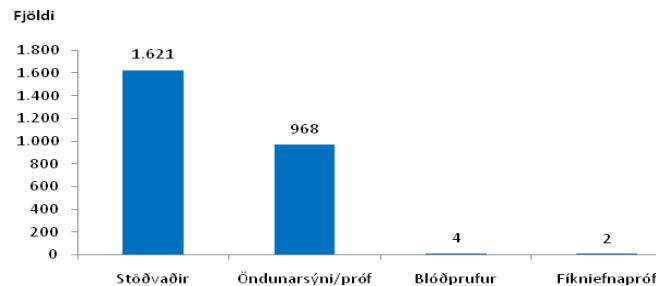


Mynd 6. Fjöldi ökumanna sem voru stöðvaðir af lögreglunni á Akranesi, fjöldi framkvæmdra öndunarprófa, fíkniefnaprófa og blóðprufa.

Lögreglan á Akranesi stóð sjálf straum af þeim kostnaði sem féll til vegna aksturs í eftirlitinu og því eru ekki upplýsingar um fjölda ekinna kílómetra (tafla 2) en heildarkostnaður vegna þess voru kr. 301.644, Ekki er reiknuð út skipting á milli kostnaðar vinnuframlags og aksturs ökutækja.

Akureyri

Embættið á Akureyri varði 17 dögum í sérstakt ölvunareftirlit á tímabilinu 9. - 31. desember, samtals 158 klukkustundum. Stöðvaðir voru 1.621 ökumenn og af þeim gáfu 60% öndunarsýni (mynd 7). Tveir einstaklingar gengust undir fíkniefnapróf og teknar voru fjórar blóðprufur eða af 0,2% stöðvaðra. Enginn ökumaður ók of hratt, 34 ökumenn sem voru stöðvaðir voru ekki með bílbelti og ljósabúnaður 93 bifreiða voru í ólagi. Á hverri klukkustund sem átakið stóð voru stöðvaðir 10,3 einstaklingar.

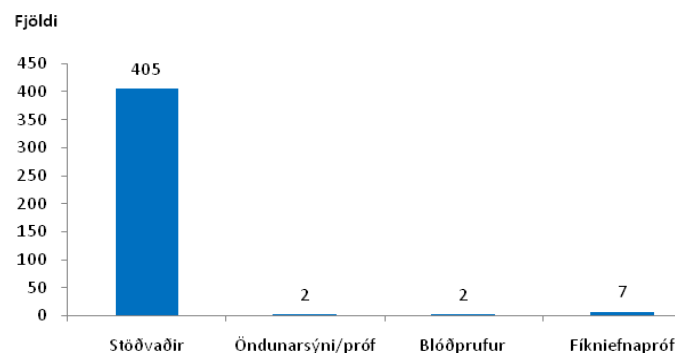


Mynd 7. Fjöldi ökumanna sem voru stöðvaðir af lögreglunni á Akureyri, fjöldi framkvæmdra öndunarprófa, fíkniefnaprófa og blóðprufa.

Lögreglan á Akureyri ók 385 km. tengda eftirlitinu (tafla 2) og var heildarkostnaður vegna þess kr. 655.592, 96% kostnaðar var vegna vinnuframlags lögreglumanna og 4% vegna aksturs ökutækja.

Blönduós

Embættið á Blönduósi varði 8 dögum í sérstakt ölvunareftirlit á tímabilinu 11. - 23. desember, samtals 115 klukkustundum. Stöðvaðir voru 405 ökumenn og af þeim gáfu einungis tveir öndunarsýni eða 0,5% (mynd 8). Sjö einstaklingar gengust undir fíkniefnapróf og teknar voru tvær blóðprufur eða af 0,5% stöðvaðra. Ellefu ökumenn óku of hratt, allir sem voru stöðvaðir voru með bílbelti en ljósabúnaður 16 bifreiða var í ólagi. Á hverri klukkustund sem átakið stóð voru stöðvaðir 3,5 einstaklingar.

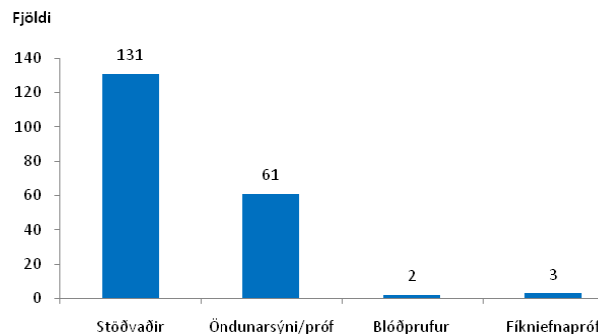


Mynd 8. Fjöldi ökumanna sem voru stöðvaðir af lögreglunni á Blönduósi, fjöldi framkvæmdra öndunarprófa, fíkniefnaprófa og blóðprufa.

Lögreglan á Blönduósi ók 1.986 km. tengda eftirlitinu (tafla 2) og var heildarkostnaður vegna þess kr. 550.000, 83% kostnaðar var vegna vinnuframlags lögreglumanna og 17% vegna aksturs ökutækja.

Borgarnes

Embættið í Borgarnesi varði 10 dögum í sérstakt ölvunareftirlit á tímabilinu 3. - 26. desember, samtals 40 klukkustundum. Stöðvaðir voru 131 ökumenn og af þeim gáfu 47% öndunarsýni (mynd 9). Þrír einstaklingar gengust undir fíkniefnapróf og teknar voru tvær blóðprufur eða af 1,5% stöðvaðra. Fimm ökumenn óku of hratt, allir sem voru stöðvaðir voru með bílbelti en ljósabúnaður 6 bifreiða var í ólagi. Á hverri klukkustund sem átakið stóð voru stöðvaðir 3,3 einstaklingar.

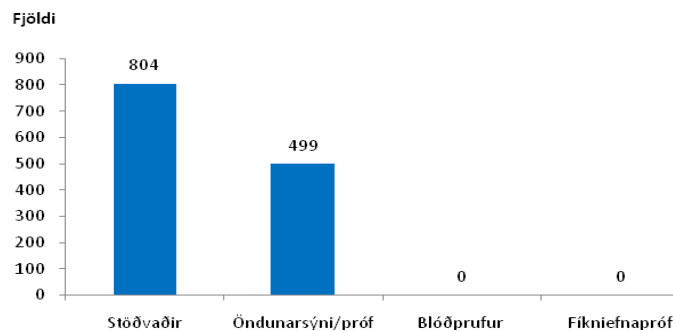


Mynd 9. Fjöldi ökumanna sem voru stöðvaðir af lögreglunni á Borgarnesi, fjöldi framkvæmdra öndunarprófa, fíkniefnaprófa og blóðprufa.

Lögreglan í Borgarnesi ók 755 km. tengda eftirlitinu (tafla 2) og var heildarkostnaður vegna þess kr. 214.630, 74% kostnaðar var vegna vinnuframlags lögreglumanna og 26% vegna aksturs ökutækja.

Eskifjörður

Embættið á Eskifirði varði 7 dögum í sérstakt ölvunareftirlit á tímabilinu 13. - 31. desember, samtals 94 klukkustundum. Stöðvaðir voru 804 ökumenn og af þeim gáfu 62% öndunarsýni (mynd 10). Engir einstaklingar gengust undir fíkniefnapróf eða blóðprufur. Fjórir ökumenn óku of hratt, sjö voru ekki með bílbelti og ljósabúnaður 15 bifreiða var í ólagi. Á hverri klukkustund sem átakið stóð voru stöðvaðir 8,6 einstaklingar.

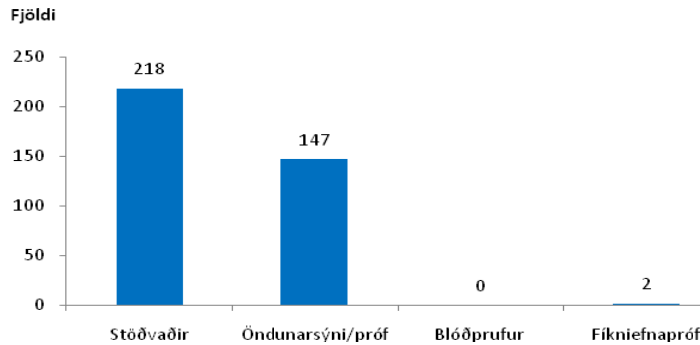


Mynd 10. Fjöldi ökumanna sem voru stöðvaðir af lögreglunni á Eskifirði, fjöldi framkvæmdra öndunarprófa, fíkniefnaprófa og blóðprufa.

Lögreglan í Eskifirði ók 539 km. tengda eftirlitinu (tafla 2) og var heildarkostnaður vegna þess kr. 416.968, 89% kostnaðar var vegna vinnuframlags lögreglumanna og 11% vegna aksturs ökutækja.

Húsavík

Embættið á Húsavík varði 9 dögum í sérstakt ölvunareftirlit á tímabilinu 4. - 26. desember, samtals 74 klukkustundum. Stöðvaðir voru 218 ökumenn og af þeim gáfu 67% öndunarsýni (mynd 11). Tveir einstaklingar gengust undir fíkniefnapróf en engar blóðprufur voru teknar. Einn ökumaður ók of hratt, allir sem voru stöðvaðir voru með bílbelti en ljósabúnaður 3 bifreiða var í ólagi. Á hverri klukkustund sem átakið stóð voru stöðvaðir 2,9 einstaklingar.

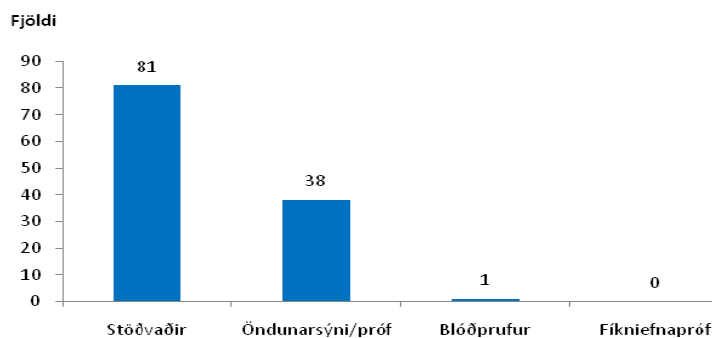


Mynd 11. Fjöldi ökumanna sem voru stöðvaðir af lögreglunni á Húsavík, fjöldi framkvæmdra öndunarprófa, fíkniefnaprófa og blóðprufa.

Lögreglan á Húsavík ók 747 km. tengda eftirlitinu (tafla 2) og var heildarkostnaður vegna þess kr. 348.984, 84% kostnaðar var vegna vinnuframlags lögreglumanna og 16% vegna aksturs ökutækja.

Hvolsvöllur

Embættið á Hvolsvelli varði 5 dögum í sérstakt ölvunareftirlit á tímabilinu 4. - 26. desember, samtals 60 klukkustundum. Stöðvaðir voru 81 ökumenn og af þeim gáfu 47% öndunarsýni (mynd 12). Enginn einstaklingar fór í fíkniefnapróf en tekin var ein blóðprufa eða af 1,2% stöðvaðra. Þrjú ökumenn óku of hratt, allir sem voru stöðvaðir voru með bílbelti en ljósabúnaður 2 bifreiða var í ólagi. Á hverri klukkustund sem átakið stóð voru stöðvaðir 1,4 einstaklingar.

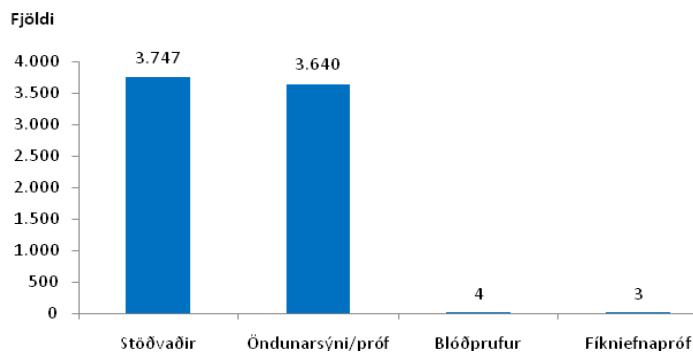


Mynd 12. Fjöldi ökumanna sem voru stöðvaðir af lögreglunni á Hvolsvelli, fjöldi framkvæmdra öndunarprófa, fíkniefnaprófa og blóðprufa.

Lögreglan á Hvolsvelli ók 1.000 km. tengda eftirlitinu (tafla 2) og var heildarkostnaður vegna þess kr. 352.140, 68% kostnaðar var vegna vinnuframlags lögreglumanna og 32% vegna aksturs ökutækja.

Höfuðborgarsvæðið

Embættið á höfuðborgarsvæðinu varði 25 dögum í sérstakt ölvunareftirlit á tímabilinu 3. - 30. desember, samtals 402 klukkustundum. Stöðvaðir voru 3.747 ökumenn og af þeim gáfu 97% öndunarsýni (mynd 13). Þrír einstaklingar gengust undir fíkniefnapróf og teknar voru fjórar blóðprufur eða af 0,1% stöðvaðra. Níu ökumenn óku of hratt, einn af þeim sem var stöðvaður var ekki með bílbelti og ljósabúnaður 131 bifreiða var í ólagi. Á hverri klukkustund sem átakið stóð voru stöðvaðir 9,3 einstaklingar.

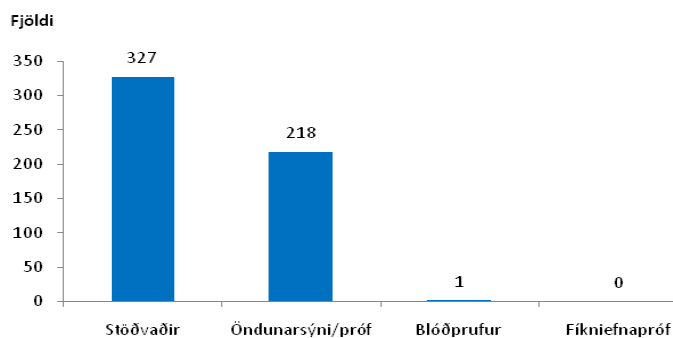


Mynd 13. Fjöldi ökumanna sem voru stöðvaðir af lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu, fjöldi framkvæmdra öndunarprófa, fíkniefnaprófa og blóðprufa.

Lögreglan á höfuðborgarsvæðinu ók 2.325 km. tengda eftirlitinu (tafla 2) og var heildarkostnaður vegna þess kr. 1.350.000, 87% kostnaðar var vegna vinnuframlags lögreglumanna og 13% vegna aksturs ökutækja lögreglunnar.

Ríkislögreglustjóri

Embætti ríkislögreglustjóra varði 3 dögum í sérstakt ölvunareftirlit á tímabilinu 4. - 19. desember, samtals 52 klukkustundum. Stöðvaðir voru 327 ökumenn og af þeim gáfu 67% öndunarsýni (mynd 14). Enginn fór í fíkniefnapróf en tekin var ein blóðprufa eða af 0,3% stöðvaðra. Enginn ók of hratt, allir voru með spennt bílbelti og engar athugasemdir voru gerðar við ljósabúnað bifreiða. Á hverri klukkustund sem átakið stóð voru stöðvaðir 6,3 einstaklingar.

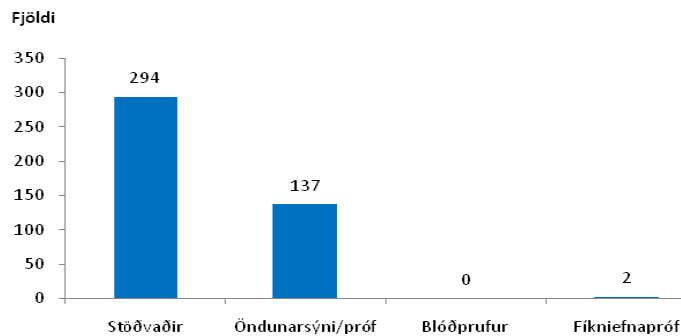


Mynd 14. Fjöldi ökumanna sem voru stöðvaðir af starfsmönnum ríkislögreglustjóra, fjöldi framkvæmdra öndunarprófa, fíkniefnaprófa og blóðprufa.

Starfsmenn ríkislögreglustjóra óku 90 km. tengda eftirlitinu (tafla 2) og var heildarkostnaður vegna þess kr. 213.048, 97% kostnaðar var vegna vinnuframlags lögreglumanna og 3% vegna aksturs ökutækja.

Sauðárkrókur

Embættið á Sauðárkróki varði 8 dögum í sérstakt ölvunareftirlit á tímabilinu 11. desember til 2. janúar, samtals 44 klukkustundum. Stöðvaðir voru 294 ökumenn og af þeim gáfu 47% öndunarsýni (mynd 15). Tveir einstaklingar gengust undir fíkniefnapróf en engin blóðprufa var tekin. Enginn ökumaður ók of hratt, einn af þeim sem var stöðvaður var ekki með bílbelti og ljósabúnaður 9 bifreiða var í ólagi. Á hverri klukkustund sem átakið stóð voru stöðvaðir 6,7 einstaklingar.

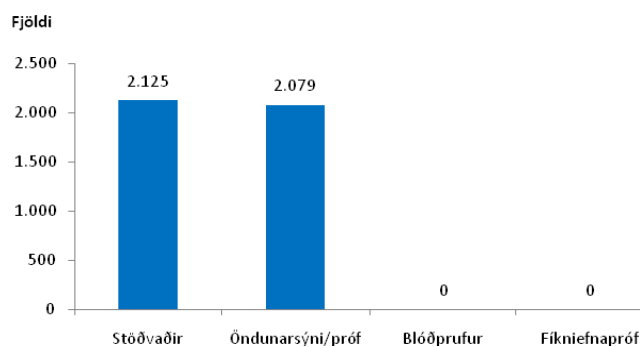


Mynd 15. Fjöldi ökumanna sem voru stöðvaðir af lögreglunni á Sauðárkróki, fjöldi framkvæmdra öndunarprófa, fíkniefnaprófa og blóðprufa.

Lögreglan á Sauðárkróki ók 503 km. tengda eftirlitinu (tafla 2) og var heildarkostnaður vegna þess kr. 211.858, 82% kostnaðar var vegna vinnuframlags lögreglumanna og 18% vegna aksturs ökutækja.

Selfoss

Embættið á Selfossi varði 7 dögum í sérstakt ölvunareftirlit á tímabilinu 17. - 30. desember, samtals 112 klukkustundum. Stöðvaðir voru 2.125 ökumenn og af þeim gáfu 98% öndunarsýni (mynd 16). Enginn einstaklingur fór í fíkniefnapróf og engar blóðprufur voru teknar. Enginn ökumaður ók of hratt, níu af þeim sem var stöðvaður var ekki með bílbelti og ljósabúnaður 42 bifreiða var í ólagi. Á hverri klukkustund sem átakið stóð voru stöðvaðir 19 einstaklingar.

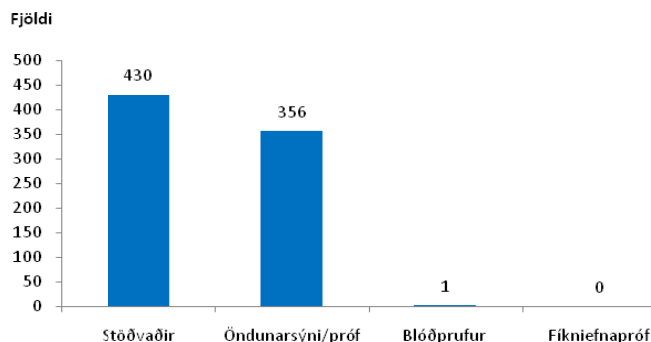


Mynd 16. Fjöldi ökumanna sem voru stöðvaðir af lögreglunni á Selfossi, fjöldi framkvæmdra öndunarprófa, fíkniefnaprófa og blóðprufa.

Lögreglan á Selfossi ók 425 km. tengda eftirlitinu (tafla 2) og var heildarkostnaður vegna þess kr. 477.338, 93% kostnaðar var vegna vinnuframlags lögreglumanna og 7% vegna aksturs ökutækja.

Seyðisfjörður

Embættið á Seyðisfirði varði 9 dögum í sérstakt ölvunareftirlit á tímabilinu 5. desember til 9. janúar, samtals 108 klukkustundum. Stöðvaðir voru 430 ökumenn og af þeim gáfu 83% öndunarsýni (mynd 17). Enginn einstaklingur fór í fíkniefnapróf en tekin var ein blóðprufa. Enginn ökumaður ók of hratt, allir voru í bílbeltum og ekki voru gerðar athugasemdir við ljósabúnað bifreiða. Á hverri klukkustund sem átakið stóð voru stöðvaðir 4 einstaklingar.

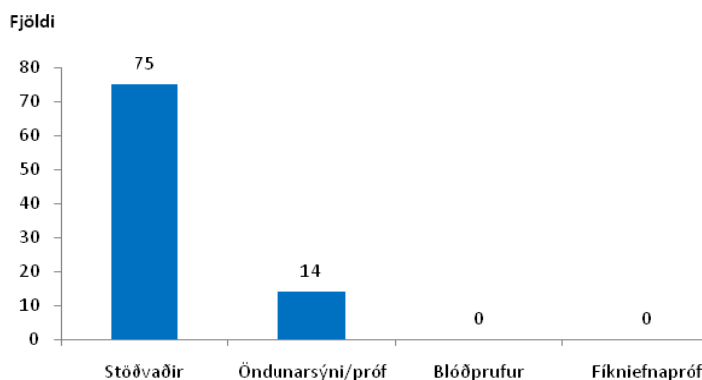


Mynd 17. Fjöldi ökumanna sem voru stöðvaðir af lögreglunni á Seyðisfirði, fjöldi framkvæmdra öndunarprófa, fíkniefnaprófa og blóðprufa.

Lögreglan á Seyðisfirði ók 222 km. tengda eftirlitinu (tafla 2) og var heildarkostnaður vegna þess kr. 447.800, 96% kostnaðar var vegna vinnuframlags lögreglumanna og 4% vegna aksturs ökutækja.

Snæfellsnes

Embættið á Snæfellsnesi varði 5 dögum í sérstakt ölvunareftirlit á tímabilinu 11. - 24. desember, samtals 77 klukkustundum. Stöðvaðir voru 75 ökumenn og af þeim gáfu 19% öndunarsýni (mynd 18). Enginn einstaklingur fór í fíkniefnapróf eða blóðprufu. Enginn ökumaður ók of hratt, tveir voru ekki í bílbeltum og ekki voru gerðar athugasemdir við ljósabúnað bifreiða. Á hverri klukkustund sem átakið stóð var stöðvaður 1 einstaklingur.

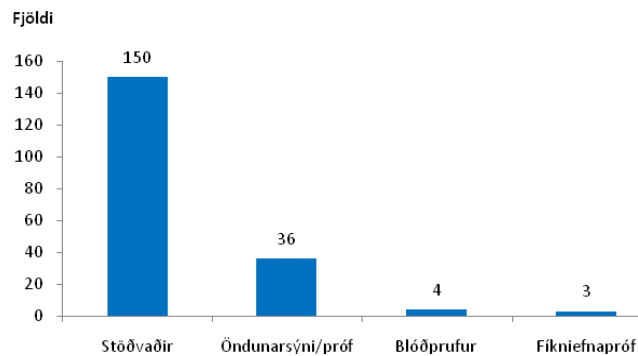


Mynd 18. Fjöldi ökumanna sem voru stöðvaðir af lögreglunni á Snæfellsnesi, fjöldi framkvæmdra öndunarprófa, fíkniefnaprófa og blóðprufa.

Lögreglan á Snæfellsnesi ók 473 km. tengda eftirlitinu (tafla 2) og var heildarkostnaður vegna þess kr. 340.615, 90% kostnaðar var vegna vinnuframlags lögreglumanna og 10% vegna aksturs ökutækja.

Suðurnes

Embættið á Suðurnesjum varði 5 dögum í sérstakt ölvunareftirlit á tímabilinu 5. - 19. desember, samtals 108 klukkustundum. Stöðvaðir voru 150 ökumenn og af þeim gáfu 24% öndunarsýni (mynd 19). Þrír einstaklingar gengust undir fíkniefnapróf og teknar voru fjórar blóðprufur eða af 2,7% stöðvaðra. Enginn ökumaður ók of hratt, allir voru með bílbelti en gerðar voru athugasemdir við ljósabúnað 13 bifreiða. Á hverri klukkustund sem átakið stóð voru stöðvaðir 1,4 einstaklingar.

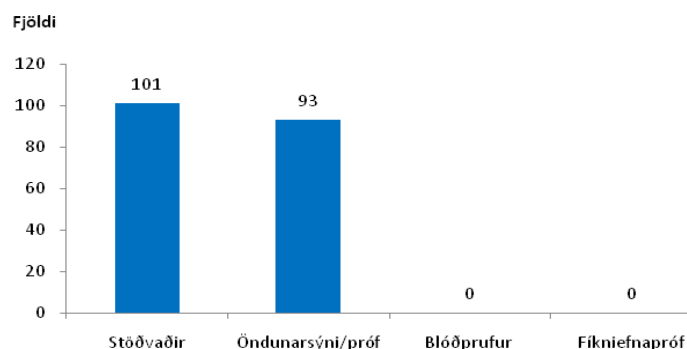


Mynd 19. Fjöldi ökumanna sem voru stöðvaðir af lögreglunni á Suðurnesjum, fjöldi framkvæmdra öndunarprófa, fíkniefnaprófa og blóðprufa.

Lögreglan á Suðurnesjum ók 548 km. tengda eftirlitinu (tafla 2) og var heildarkostnaður vegna þess kr. 469.204, 91% kostnaðar var vegna vinnuframlags lögreglumanna og 9% vegna aksturs ökutækja.

Vestfirðir

Embættið á Vestfjörðum varði 7 dögum í sérstakt ölvunareftirlit á tímabilinu 4. - 19. desember, samtals 80 klukkustundum. Stöðvaðir voru 101 ökumenn og af þeim gáfu 92% öndunarsýni (mynd 20). Enginn einstaklingur tók fíkniefnapróf og engar blóðprufur voru teknar. Einn ökumaður ók of hratt, allir voru með bílbelti en gerð var athugasemd við ljósabúnað 1 bifreiðar. Á hverri klukkustund sem átakið stóð voru stöðvaðir 1,3 einstaklingar.

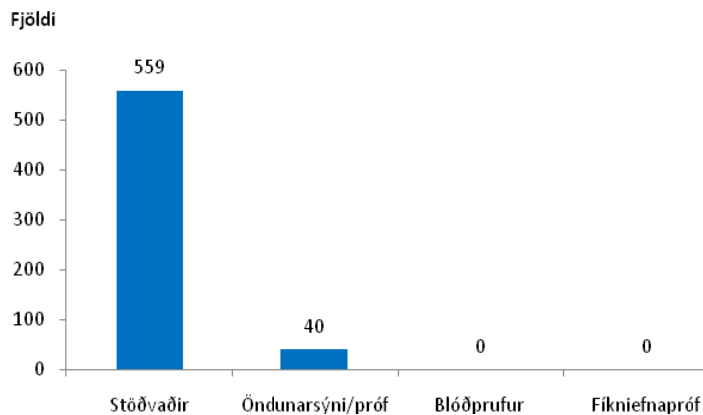


Mynd 20. Fjöldi ökumanna sem voru stöðvaðir af lögreglunni á Vestfjörðum, fjöldi framkvæmdra öndunarprófa, fíkniefnaprófa og blóðprufa.

Lögreglan á Vestfjörðum ók 430 km. tengda eftirlitinu (tafla 2) og var heildarkostnaður vegna þess kr. 349.340, 91% kostnaðar var vegna vinnuframlags lögreglumanna og 9% vegna aksturs ökutækja.

Vestmannaeyjar

Embættið í Vestmannaeyjum varði 17 dögum í sérstakt ölvunareftirlit á tímabilinu 5. - 31. desember, samtals 68 klukkustundum. Stöðvaðir voru 559 ökumenn og af þeim gáfu 7% öndunarsýni (mynd 21). Enginn einstaklingur tók fíkniefnapróf og engar blóðprufur voru teknar. Enginn ökumaður ók of hratt, tveir voru ekki með bílbelti og gerðar voru athugasemd við ljósabúnað 13 bifreiða. Á hverri klukkustund sem átakið stóð voru stöðvaðir 8,2 einstaklingar.



Mynd 21. Fjöldi ökumanna sem voru stöðvaðir af lögreglunni í Vestmannaeyjum, fjöldi framkvæmdra öndunarprófa, fíkniefnaprófa og blóðprufa.

Lögreglan í Vestmannaeyjum ók 398 km. tengda eftirlitinu (tafla 2) og var heildarkostnaður vegna þess kr. 299.344, 90% kostnaðar var vegna vinnuframlags lögreglumanna og 10% vegna aksturs ökutækja.

Viðauki V. Lykilstærðir úr slysaskrá Umferðarstofu

Tafla 1. Láttnir og alvarlega slasaðir 1991 – 2009

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

Tafla 2. Fjöldi og hlutfall látinna eftir kyni

2009	Fjöldi látinna	Hlutfall
Karl	14	82,35%
Kona	3	17,65%

Tafla 3. Fjöldi og hlutfall látinna eftir aldri

2009	Fjöldi látinna	Hlutfall
0-14 ára	0	0,00%
15-24 ára	2	11,76%
25-34 ára	2	11,76%
35-44 ára	2	11,76%
45-54 ára	6	35,29%
55-64 ára	2	11,76%
65 ára og eldri	3	17,65%

Tafla 4. Fjöldi og hlutfall látinna eftir ársfjórðungi

2009	Fjöldi látinna	Hlutfall
janúar-mars	4	23,53%
apríl-júní	3	17,65%
júlí-september	4	23,53%
október-deember	6	35,29%

Tafla 5. Fjöldi og hlutfall látinna í dreifbýli/þéttbýli

2009	Fjöldi látinna	Hlutfall
Dreifbýli	12	70,59%
Þéttbýli	5	29,41%

Tafla 6. Flokkun látinna

2009	Fjöldi látinna	Hlutfall
Ökumenn bifreiða	6	35,29%
Farþegar bifreiða	5	29,41%
Ökumenn bifhjóla	2	11,76%
Fótgangandi	2	11,76%
Aðrir	2	11,76%

Tafla 7. Tegundir banaslysa

2009	Fjöldi látinna	Hlutfall
Árekstur	4	26,67%
Útafakstur	7	46,67%
Bílveltur	2	13,33%
Ekið á fótgangandi	2	13,33%

Tafla 8. Fjöldi og hlutfall látinna eftir landsvæðum

2009	Fjöldi látinna	Hlutfall
Höfuðborgarsvæðið	5	29,41%
Suðurnes	1	5,88%
Vesturland / Vestfirðir	3	17,65%
Norðurland	2	11,76%
Austurland	3	17,65%
Suðurland	3	17,65%

Viðauki VI. Eyðing svartbletta og umhverfi vega og vegrið

Sundurliðun verkefna 2009

Vegagerðin 2009

Verkefni umferðaröryggisáætlunar: Eyðing svartbletta, lagfæringar á umhverfi vega og uppsetning vegriða
Uppgjör fyrir 2009

Sameiginlegt

	Kostnaður í lok árs 2009 (þús.)
Umsjón og eftirlit öryggisaðgerða	2.557
Þróun á vettvangsskrá vegna úttektar á umhverfi vega	1.236
Myndbönd EuroRAP sem nýtast við úttekt	2.500
Samtals:	6.293

Verkefni eftir landshlutum

	Kostnaður í lok árs 2009 (þús.)
Suðursvæði	54.159
Suðvestursvæði	34.270
Norðvestursvæði	58.039
Norðaustursvæði	56.901
Sameiginlegt	6.293
Samtals:	209.662

Suðursvæði

Vegkafli	Staður	Áætlun 2009.	Aðgerðir 2009.	Kostnaður í lok árs 2009 (þús.)
1-a3	Hringvegur austan við Fossholt á Síðu.	Hreinsa grjót meðfram vegi.	Grjóthreinsun fór fram á vegsvæði Hringvegar í Vestur-Skaftafellssýslu á svæðinu Dalshófi-Foss. Svo hægt væri að fjarlægja grjót þarna þurfti að færa girðingarbút.	1.086
1-b2	Hringvegur við Höfðabrekku	Verki átti að hafa lokið 2009. Þarna voru fláar lagfærðir og öryggissvæði aukið 2008.	Öryggissvæði enn aukið 2009	927
1-b2	Hringvegur vestan Víkur	Ganga frá rafmagni að hraðavaraskilti.	Skiltið var keypt 2008 en gengið var frá rafmagni að því árið 2009.	385
1-b4	Hringvegur um Gatnabrún	Lengja og lagfæra vegriðsenda		
1-b4	Hringvegur efst í Gatnabrún, ofan við bæinn Götur	Setja vegrið.		
1-b4	Hringvegur við Deildará við Skammadalshól	Setja vegrið.	Öxl var breikkuð og fláar lagfærðir og efni í víravegrið keypt.	4.009
1-b4	Hringvegur við Hvammsá í Mýrdal	Lengja vegrið. Bættist við. Skv. upphaf. áætlun átti viðhald brúa að fjármagna.		
1-c3	Vegamót Hringvegar og Rangárvallavegar (264) vestari enda	Skv. framkvæmdaskýrslu fyrir 2008 voru settir upp 6 álljósastaurar. Tillaga 2009: Merkja framhjálaupið (verður greitt af yfirborðsmerkingum). Einnig þarf að ljúka frágangi á móti vegamótunum, þ.e. setja skiltapúða og þverslár.	Fyllt var á milli ljósastaura. Þarna voru krossvegamót sem var breytt þannig að tengingu að sumarbústöðum og námu á móti Rangárvallaveginum var breytt og hún færð vestar.	2.418
1-c3	Hringvegur við Hellu	Lengja lýsingu til austurs um 500m frá Langasandi.	Ekið var fyllingu milli ljósastaura vestan Hellu en lenging lýsingar til austurs frá Langasandi mun fara fram 2010.	484
1-c7	Hringvegur við Brekkur (í grennd við Rauðal.)	Samkv. framkvæmdaskýrslu fyrir 2008 var skoðað hvort lengja mætti ræsin og laga fláana en það er erfitt og talið er betra að setja þarna vegrið. Tillaga 2009: Setja vegrið.	Skv. framkvæmdaskýrslu fyrir 2009 var sett víravegrið með ræsi rétt austan við afleggjarann að Brekkum.	2.468
1-c8	Hringvegur í Hárlaugsstaðabrekku	Skv. framkvæmdaskýrslu fyrir 2008 var á endanum ákveðið að setja þarna 450-500 m víravegrið en til þess þarf að keyra utan á veginn. Tillaga 2009: Setja vegrið.	Samkvæmt framkvæmdaskýrslu f. 2009 var fyllt var í fláa og axlir og sett upp víravegrið.	5.688
1-c8	Hringvegur við brú yfir Þjórsá	Náðist ekki 2008. Var gert f.h.l. árs 2009. Kostnaður fellur á 2009.	Vegrið var lengt til austurs og settir Espen-endar.	2.255

1-d1/1-d2/ 30-01	Skeiðavegamót	Skv. framkvæmdaskýrslu fyrir 2008. Grjót var hreinsað á svæðinu meðfram Hringveginum en betur þarf að hreinsa með Skeiðaveginum og aka þarf mól í vegkantinn á milli ljósastauranna. Tillaga 2009: Halda áfram að hreinsa grjót meðfram Skeiðaveginum og aka mól í vegkantinn á milli ljósastauranna	Grjót var hreinsað með Skeiðaveginum og mól var ekið í vegkantinn á milli ljósastauranna.	2.142
1-d2	Hringvegur við vegamót við Þingborg	Setja framhjálaup.	Sett var útskot á móts við vegamótin að Þingborg til að minnka líkur á aftanákefslum.	569
1-d2	Hringvegur austan Selfoss (frá þeim stað sem lýsing endar í dag).	Setja 20 vottaða eftirgefanlega ljósastaura og lagfæra göngustíg norðan vegar.	Göngustígur lagfærður og lýsing sett upp skv. áætlun. Verki er lokið.	12.034
1-d6	Hringvegur milli Selfoss og Hveragerðis	Þetta verkefni var ekki á forgangslista 2009 en bættist við.	Greitt var fyrir hönnun vasa við 11 vegamót á Hringvegi en vasarnir voru útbúnir árið 2008. Einnig voru keyptir og settir upp tveir vindpokar við Ingólfsfjall	194
31_01	Skálholtsvegur við Ósabakka	Setja búfjárræsi	Sett var búfjárræsi undir Skálholtsveg við bæinn Ósabakka. Seinna lag klæðingar verður lagt í vor.	5.271
34-05	Eyrbakkavegur austan við Óseyrarbrú	Samkvæmt framkvæmdaskýrslu fyrir 2008 voru lagfærðir fláar á Eyrbakkavegi austan Óseyrarbrúar. Keyrð var mold í fláana 1:4 og sáð grasfræi. Þarna þarf að gera aðeins meira að talið er en til þess þarf að taka vegriðið niður á kafla. Tillaga 2009: halda verkinu áfram og ljúka því.	Haldið áfram grjóthreinsun sem byrjað var á 2008. Lítið eftir en þó á eftir að taka niður vegrið á kafla og laga fláa. Það sem eftir er verður unnið 2010.	368
35-01	Biskupstungnabraut milli Hringvegar og Þingvallavegar	Skv. framkvæmdaskýrslu fyrir 2008 var ræsi neðan Tannastaða lengt og fláar settir í 1:4. Eftir er að snyrta fláana betur og verður það gert vorið 2009. Tillaga 2009: <u>Snyrta fláa við ræsi neðan Tannastaða og reyna að lagfæra umhverfi vegar víðar á kaflanum.</u>	Lokið var við að snyrta fláa við ræsi neðan Tannastaða. Ekki er hægt að gera meira á þessum kafla nema fara út í stóraðgerðir.	82
35-06	Biskupstungnabraut við Reykholt, hraðatakmarkandi aðgerðir, bæjarhlið	Undirbúa verkið en stefna að því að vinna það 2010.	Byrjað að undirbúa verkið sem byrjað verður á 2010.	31
37-01	Laugarvatnsvegur	Lengja ræsi með GPS staðsetningu: 64° 07,048;20°42,411 út fyrir öryggissvæði.	Skv. framkvæmdaskýrslu fyrir 2009 var unnið við ræsi norðan Neðra-Apavatns. Eitt ræsi var lengt og fláar gerðir 1:4 og sett var víravegrið við ræsið í Apá.	5.781
37-01	Laugarvatnsvegur í grennd við Apavatn	Lengja óvarið ræsi með GPS staðsetningu: 64° 09,348;20°42,852 út fyrir öryggissvæði. Ath. fjarlægja grjót í nágr. v. GPS staðsetningu: 64°08,868;20°42,762.		

204-01	Meðallandsvegur um 6 km frá Hringvegi við Hestlandsgil.	Skv. framkvæmdaskýrslu fyrir 2008 stendur að í stað þess að setja vegrið hafi verið ákveðið að lagfæra fláa þannig að bratti hans yrði 1:4. Verkinu er að mestu lokið en þó er einhver snyrting og girðingarvinna eftir. Stærsti hluti kostnaðar fellur á 2009.	Skv. framkvæmdaskýrslu f. 2009 var miklu efni mokað í fláa svo losna mætti við að setja vegrið. Einnig þurfti að laga girðingar og sá í sárin.	2.025
208-00	Skaftártunguvegur við Ása, frá brú yfir Eldvatn og upp að næsta afleggjara.	Hreinsa grjót meðfram vegi.	Skv. framkvæmdaskýrslu f. 2009 var grjót hreinsað með veginum frá Eldvatni að Hrífunesvegi.	721
286-02	Hagabraut milli Pulutjarnar og Skammbeinsstaða	Tillaga 2009: Skipta blindhæðum.	Skv. framkvæmdaskýrslu f. 2009 voru 4 blindhæðir breikkaðar og akstursstefnur aðgreindar með merkjum	3.950
	Hönnun, umsjón og eftirlit á Suðursvæði			1.271
	Samtals áfallinn kostnaður á Suðursvæði í árslok 2009:			54.159

Suðvestursvæði

Vegkafli	Staður	Áætlun 2009.	Aðgerðir 2009	Kostnaður í lok árs 2009 (þús. kr.)
1-f5	Hringvegur við Mógilsá í Kollafirði.	Svæði athugar hvað hægt er að gera á þessum stað. Skoða í samhengi við nýjan afleggjara að þjónustumiðstöð við Esjurætur.	Sett 400m langt vegrið og 2 ABC-árekstrarendar	8.452
1-f5	Hringvegur upp úr Kollafirði	Lengja vegrið sjávarmegin til vesturs	Vegrið lengt um 472 m og settur 1 ABC-árekstrarendi	
40-01	Hafnarfjarðarvegur (Kringlumýrarbraut) í grennd við göngubrú í Fossvogi.	Setja vegrið á miðeyju alla leið milli öryggisgáttar neðan Bústaðavegar og öryggisgáttar við N1.	Vegrið (alls 1244m) var sett skv. áætlun og girðir m.a. af brúarstólpa göngubrúar í Fossvogi. Jafnframt settir 2 ABC árekstrarendar.	13.341
40-01/ 40-02	Hafnarfjarðarvegur við Nesti	Setja vegrið frá aðrein að Nesti og að hljóðmön.	Sett vegrið (88m) skv. áætlun.	
40-02	Hafnarfjarðarvegur til suðurs, rampi upp á Kópavogsháls	Setja vegrið.	Sett vegrið (72m) skv. áætlun.	
40-02	Hafnarfjarðarvegur um Kópavogsgjá	Setja vegrið við vegggi gjárinnar. Þetta verk bættist við.	Sett vegrið (160m) skv. áætlun	5.946
40-02	Hafnarfjarðarvegur við Kópavogslæk	Lengja vegrið alveg að flóðgátt og tryggja þannig að bílar komist ekki niður á milli brúnna. Svipuð lausn og í Fossvogsdal. Ath. öryggisenda.	Vegrið í miðeyju var lengt (um 424 m) skv. áætlun.	
40-03	Hafnarfjarðarvegur sunnan Kópavogslækjar	Lengja vegrið. Þarna er göngustígur meðfram vegi.	Vegrið vestan vegar lengt skv. áætlun	
40-03	Hafnarfjarðarvegur við undirgöng mótis við Arnarnes (sunnan við Arnarneshæð)	Lengja vegrið.	Vegrið var lengt beggja vegna vegar, samtals um 68m	2.126
40-03	Hafnarfjarðarvegur mótis við Silfurtún	Fjarlægja/lagfæra túðu	Unnið skv. áætlun.	
41-12	Reykjanesbraut við Smáralind, við rampa af Rnbr. til norðurs inn á Fífuhammsveg til vesturs	Lengja vegrið eins og ætlað var.	Vegrið lengt skv. áætlun, 36 m	207
49-02	Nesbraut við Höfðabakkabrá	Setja tvöfalt vegrið frá þeim stað er núverandi vegrið í Ártúnsbrekku endar og upp fyrir brúarstöpul Höfðabakkabráar, að öryggisgátt. Árekstrarendi færður að flóðgátt. Unnið að hluta 2008 en kostnaður fellur á 2009.		4.082
	Umsjón og eftirlit Suðvestursvæði			116
	Samtals áfallinn kostnaður á Suðvestursvæði í árslok 2009			34.270

Norðvestursvæði

Vegkafli	Staður	Áætlun 2009	Aðgerðir 2009	Kostnaður í lok árs 2009 (þús.)
1-g1	Hringvegur við Urriðaá	Þarna hafði verið ætlunin að setja vegrið við óvarið ræsi en 2009 var hætt við að setja vegrið og ákveðið að lengja hólkin. Ný kostnaðaráætlun: 4,2 milljónir kr.	Ræsi við Urriðaá á Hringvegi lengt. Verkið var boðið út og er vinna hafin.	2.679
1-g3	Hringvegur við Skorholt og tengingu að Geldingaá	Skv. framkvæmdaskýrslu fyrir 2008 var hætt við klifurrein og framhjálaup að ráðgjöf hönnuða. Hönnun var endurskoðuð af AH. Fyllt var í skurð. Verki lokið en kostnaður féll á 2009.	Fyllt í skurð við veg. Verki unnið 2008 en kostnaður féll á 2008 og 2009.	896
1-g8	Hringvegur við Hamarslæk og framhjálaup við tengingu að Atlantsolíu	Breikka veg og lengja ræsi við Hamarslæk. Síðar var ákveðið að búa jafnframt til framhjálaup við tengingu að Atlantsolíu.	Ákveðið var að lengja ræsi en jafnframt bæta við gerð framhjálaups við tengingu að Atlantsolíu. Skeringarefni úr framhjálaupinu notað í fláafleyga við Hamarslæk. Verk unnin samtímis. Eftir er að leggja klæðingu á framhjálaupið.	3.900
1-g8	Vegamót Hringvegur og Ferjubakkavegar (530)	Búa til framhjálaup og lagfæra umhverfi vegamótanna.	Framhjálaup sett við Ferjubakkaveg.	1.440
1-g8	Hringvegur við Gufuá	Skv. framkvæmdaskýrslu 2008 er búið að mæla upp og gera kostnaðaráætlun fyrir uppsetn. vegriðs.	Sett var vegrið með eftirgefanlegum vegriðsendum.	3.360
1-n1	Hringvegur við Grjótá	Lengja ræsi eða setja vegrið	Sett var upp víravegrið.	1.417
51-01	Akrafjallsvegur í grennd við Móa. Vegamót Akrafjallsvegur (51) og Innesvegur (503)	Greiðsla kostnaðar vegna uppsetningar 7 NE_ ljósastaura.	Verkið (uppsetning ljósastaura) var unnið árið 2008 en kostnaður féll á 2009. Kostnaður var mun meiri en gert var ráð fyrir.	3.084
52-03	Uxahryggjavegur við Englandsfoss	Merkja blindhæðir.	Merkta tvær blindhæðir. Verkinu lokið.	214
54-15 / 54-16	Snæfellsnesvegur vestan og austan Hraunsfjarðarbrúar	Skoða aðstæður og undirbúa uppsetningu vegriðs vestan Hraunsfjarðarbrúar	Eftir skoðun var ákveðið fara strax í þetta verk en víkka verkefnið út og lengja vegrið á vegfyllingunni, austan brúarinnar um Hraunsfjörð. Verkinu er lokið.	10.602

60-44	Vestfjarðavegur um Bjarnardalsá	Ljós sem voru við brú yfir Síká, verða flutt á þennan stað en brúin yfir Síká er ekki lengur á Hringvegi vegna tilkomu nýs vegar yfir Hrutafjörð. Uppsetningu ljósanna frestað til 2009. Tillaga 2009: Setja upp viðvörðunarljós.	Sett viðvörðunarljós við einbreiða brú. Verki er lokið.	1.056
61-34	Djúpvegur í Hestfirði	Setja stefnuörvar hægra megin í beygju sem byrjar í 61-34_7570 og endar í 61-34_8149 og merkja blindhæð.	Settar voru stefnuörvar og blindhæð merkt.	811
61-38	Djúpvegur við Arnardalshamar	Setja stefnuörvar beggja vegna vegar	Settar voru stefnuörvar í samræmi við áætlun.	493
61-42	Djúpvegur Ísafirði, lokafrágangur á lagfæringum á gatnamótum.	Þetta verk var ekki á áætlun en um er að ræða kostnað við lokafrágang á verkinu : „Dropar á tvenn gatnamót á Djúpvegi“ árið 2008.	Greiddur var kostnaður við lokafrágang á verkinu : „Dropar á tvenn gatnamót á Djúpvegi“ árið 2008.	311
61-43	Djúpvegur Ísafirði.	Setja hraðaviðvörðunarljós, ath. staðsetningu vel, e.t.v. í samráði við lögreglu.	Ljósín eru komin á staðinn en uppsetning er eftir. Uppsetningu frestað til 2010.	753
62-02/62-03/62-04	Barðastrandavegur	Vantar stefnuörvar vinstra megin í beygju sem byrjar í stöð 62-02_11500 og endar í stöð 62-02_12500. Setja stefnuörvar vinstra megin í beygju sem byrjar í stöð 62-02_13610 og endar í stöð 62-02_13860. Setja stefnuörvar vinstra megin vegar í beygju sem byrjar í stöð 62-03_1940 og endar í stöð 62-03_2280. Setja stefnuörvar vinstra megin vegar í beygju sem byrjar í 62-03_5130 og endar í 62-03_5480. Bæta við tveimur stefnuörvum sem fyrir eru í stöð 62-04_542.	Stefnuörvum var bætt við í samræmi við áætlun.	1.200
63-03	Bíldudalsvegur sunnan veðurstöðvar á Hálfðan	Setja stefnuörvar í utanverðar beygjur eftir því sem við á á kafla sem byrjar í stöð 63-03_6430 og endar í 63-03_9160.	Stefnuörvum var bætt við í samræmi við áætlun.	1.762
76-04	Siglufjarðarvegur við Miðhús	Þetta verk var ekki á áætlun en ákveðið var að bæta því við. Sett var vegrið við Miðhús.	Sett vegrið við Miðhús. Verkinu er lokið.	7.916
76-07	Siglufjarðarvegur við Sandvík	Ákveðið á fundi með svæð 2. apríl 2009 að setja vegrið.	Sett vegrið skv. áætlun. Verkinu er lokið.	

	Ýmsir staðir á þjónustusvæði Vesturlandi, umhverfi vega (Borgarnes, Hvammstangi, Sauðárkrókur, Ólafsvík)			4.784
	Ýmsir staðir á þjónustusvæði Vestfjörðum, umhverfi vega (Búðardalur, Patreksfjörður, Ísafjörður, Hólmavík)			4.049
	Hönnun og umsjón			7.312
	Samtals áfallinn kostnaður vegna umferðaröryggisaðgerða á Norðvestursvæði 2009			58.039

Norðaustursvæði

Vegkafli	Staður	Áætlun 2009	Aðgerðir 2009	Kostnaður í lok árs 2009 (þús.)
1-p5	Hringvegur í grennd við bæinn Moldhauga	Á fundi með svæði 1. apríl 2009 kom fram að búið væri að mæla þetta upp og magntaka. Tillaga 2009: Draga úr bratta fláa.	Fláar endurbættir í 1:3 á um 1,2 km og ræsi lengd	5.750
1-q5	Hringvegur í Ljósavatnsskarði	Ljúka við frágang vegriðs sem sett var upp 2008 og setja nýtt vegrið austar með vatninu. Breikka þarf veginn fyrir vegrið.	Sett vegrið á vegi við Ljósavatn á um 900 m kafla.	6.295
1-s7	Hringvegur um Jökuldal (í gr. við Hjarðarhaga).	Undirbúa endurbætur á vegsvæði og uppsetningu vegriðs.	Fylling endurbætt á um 180 m með vegi og sett 136m bitavegrið, hluti af vegriði kostað af viðhaldi	1.362
1-t1	Hringvegur við Ærlæk	Lengja ræsi.	Ræsi var lengt um 6+6 m og öryggissvæði breikkað	3.149
1-u8	Hringvegur Hamarsfirði, vegsvæði.	Endurbætur á vegsvæði. Ljúka verki skv. áætlun. Verkið hófst 2008.	Lokið við endurbætur á vegsvæði, sjónlengdir auknar með rýmkun skeringa og brattir fláar lagfærðir á samtals um 2 km kafla.	2.549
1-x8	Hringvegur við Virkisá í Örfæfum	Ákveðið að setja aðvörunarljós við brúna 2009.	Sett voru aðvörunarljós við einbreiða brú.	1.294
82-01	Ólafsfjarðarvegur í grennd við bæinn Hvamm í Arnarneshreppi	Draga úr bratta fláa og lengja ræsi.	Fláar voru endurbættir í 1:2,5 á um 1,5 km og ræsi lengd	9.569
82-03	Ólafsfjarðarvegur við Þorvaldsdalsá	Skv. framkvæmdaskýrslu fyrir 2008 voru axlir breikkaðar við viðkomandi brýr og búið að færa efniskostnað að mestu. En uppsetning eftir. Verklok áætluð vor 2009.	Bitavegrið lengd við þrjár brýr, samtals um 572 m	4.499
82-03	Ólafsfjarðarvegur við Hálsá			
82-03	Ólafsfjarðarvegur við Svarfaðardalsá			
85-39	Norðausturvegur innan við þéttbýlið í Vopnafirði	Setja 200 m vegrið.	Bitavegrið var sett á um 170 m kafla við hengiflug með vegi.	2.376
92-03	Norðfjarðarvegur um Fagradal, við Launá	Samkvæmt framkvæmdaskýrslu var keypt efni í röravegrið árið 2008 en uppsetning, frágangur og lagfæring fláa er eftir.	Skv. framkvæmdaskýrslu var sett röravegrið við þrjár brýr/rennur, um 200m við hverja brú. Efniskostnaður var að hluta greiddur árið 2008.	5.730
92-03	Norðfjarðarvegur um Fagradal, við Neðri-Launá			
92-03	Norðfjarðarvegur um Fagradal, við Fagradalsá			
92-09	Norðfjarðarvegur um Oddsskarð	Endurbætur við vegrið.	Skv. framkvæmdaskýrslu var fyllt undir vegrið á samtals 400m	1.144
96-07	Suðurfjarðarvegur við sunnanverðan Fáskrúðsfjörð, við einstigi	Endurbæta grjóthleðslu í vegfláa og breikka vegöxl undir vegrið. Fylla í vegfláa á 50 m kafla ofan vegar. Lengja vegrið sem fyrir er um 200+150m	Endurbætur á fyllingum og skeringum á um 400m kafla og sett 360m af bitavegriði. Sjónlengdir jukust við endurbætur á skeringum um einstigi.	3.392

	Þjónustuvæði Norðurlandi eystra	Ymsar lagfæringar á umhverfi vega, t.d. grjóthreinsun. Skrá allt sem gert er. Reyna að leggja áherslu á staði þar sem hægt er að gera lítið fyrir mikið.	1)Grjóthreinsun næst vegi á um 4 km kafla á Hringvegi um Víkurskarð kr. 828.840 2) Grjóthreinsun næst vegi á um 45 km köflum á Kísilvegi og Norðausturvegi sunnan Húsavíkur kr. 1.410.694 3) Grjóthreinsun næst vegi á samtals um 36 km á Norðausturvegi milli Raufarhafnar og Þórshafnar og á Brekknaheiði kr. 634.570	2.874
	Þjónustuvæði Austurlandi	Ymsar lagfæringar á umhverfi vega, t.d. grjóthreinsun. Skrá allt sem gert er. Reyna að leggja áherslu á staði þar sem hægt er að gera lítið fyrir mikið.	1) Grjóthreinsun á grýttu vegsvæði innan við Staðará á Jökuldal á um 4 km kafla kr. 713.469 2) Endurbætur á vegfyllingu á Norðfjarðarvegi um Oddsskarð ofan við Eskifjörð á um 0,3 km með efnistöku úr Sandskeiði, þ.a.l. minni snjósöfnun þar á veg. Grjóthreinsun á Norðfjarðarvegi um Fagradal á 3 km kafla kr. 1.211.749 3)Vegskering aukin á Hringvegi sunnan við Hofsá til að bæta sjónlengdir við einbreiða brú, efni notað í endurbætur á ójafnri rofvörn fláa á um 500 m kafla við Krossvík kr. 1.382.100	3.307
	Mælingar-hönnun			991
	Undirbúningur og umsjón			2.618
	Samtals áfallinn kostnaður vegna umferðaröryggisaðgerða á Norðaustursvæði 2009			56.901

Samtals áfallinn kostnaður á landsvísu vegna þeirra verkefna umferðaröryggisáætlunar 2009 er flokkast undir eyðingu svartbletta, lagfæringar á umhverfi vega eða uppsetningu vegriða, þúsundir kr.:

209.662