

Framkvæmd Umferðaröryggisáætlunar

Ársskýrsla 2019



nóvember 2020



SAMGÖNGU- OG
SVEITARSTJÓRNARRÁÐUNEYTIÐ



Samgöngustofa 



RÍKISLÖGREGLUSTJÓRINN

| | |
|---|-----------|
| INNGANGUR | 4 |
| 1. UMFERÐARÖRYGGISRÁÐ | 4 |
| 2. SAMRÁÐSHÓPUR UMFERÐARÖRYGGISÁÆTLUNAR | 4 |
| 3. FJÁRHAGSÁÆTLUN | 5 |
| 4. AÐGERÐIR OG VERKEFNI Á ÁRINU 2019: VEGFARENDUR | 6 |
| 4.1. SJÁLFVIRKT HRAÐAEFTIRLIT, MÆLISTAÐIR, EIGNAKAUP, VIÐHALD OG REKSTUR | 6 |
| 4.2. ÚRVINNSLA GAGNA ÚR SJÁLFVIRKUM LÖGGÆSLUMYNDAVÉLUM | 8 |
| 4.3. SÉRSTAKT EFTIRLIT LÖGREGLU MEÐ HRAÐAKSTRI | 8 |
| 4.4. AUGLÝSINGAR, KYNNINGAR OG FRÆÐSLA FYRIR ALMENNING | 9 |
| <i>Breytingar á umferðarhraða</i> | 11 |
| <i>Ölvunar- og fíkniefnaakstur: Staðan í dag</i> | 12 |
| 4.5. FRÆÐSLA TIL BARNNA OG UNGMENNA | 13 |
| <i>Fræðsla í grunnskólum</i> | 13 |
| <i>Fræðsla í framhaldsskólum</i> | 15 |
| 4.6. FRÆÐSLA TIL ERLENDRA ÖKUMANNA..... | 16 |
| 4.7. SLYSASKRÁNING | 17 |
| 4.8. STARFSMANNA- OG FRÆÐSLUKOSTNAÐUR | 18 |
| 4.9. ÖNNUR VERKEFNI OG ÓFYRIRSÉÐ | 18 |
| <i>Pátttaka í ráðstefnum og átaki annarra</i> | 18 |
| <i>Minningardagur um fórnarlömb umferðarslysa</i> | 18 |
| <i>Prentun</i> | 19 |
| <i>Uppfærsla á fjölda látinna á skilti í Svínahrauni</i> | 19 |
| <i>Ófyrirséð verkefni</i> | 19 |
| 5. AÐGERÐIR OG VERKEFNI Á ÁRINU 2019: VEGAKERFI | 20 |
| 5.1. EYÐING SVARTBLETTA, LAGFÆRINGAR Á UMhverfi VEGA OG UPPSETNING VEGRIÐA | 20 |
| 5.2. UNDIRGÖNG FYRIR BÚFÉ OG HVÍLDARSVÆÐI VIÐ ÞJÓÐVEGI | 21 |
| 5.3. ÁTAK VEGNA MERKINGA VIÐ EINBREIÐAR BRÝR | 22 |
| 5.4. ÝMIS VERKEFNI OG ÓFYRIRSÉÐ | 23 |
| <i>Umsjón öryggisaðgerða á vegum</i> | 23 |
| <i>Umferðaröryggisúttekt á vegum</i> | 23 |
| <i>Hraðagreining vegakerfisins</i> | 23 |
| 6. AÐGERÐIR OG VERKEFNI Á ÁRINU 2019: STEFNUMÓTUN, RANNSÓKNIR OG LÖGGJÖF | 24 |
| 6.1. KANNANIR Á AKSTURSHÉÐUN | 24 |
| <i>Netkönnun um viðhorf og hegðun í umferðinni</i> | 24 |
| <i>Umferðarkönnun</i> | 28 |
| <i>Alþjóðleg könnun um umferðaröryggi og umferðarmenningu</i> | 28 |
| <i>Ferðavenjukönnun</i> | 28 |
| 6.2. KÖNNUN Á FRÆÐSLUEFNI TIL ERLENDRA FERÐAMANNA | 28 |
| 7. VERKEFNI ÁN SÉRSTAKRAR FJÁRVEITINGAR | 29 |
| 7.1. ALÞJÓÐLEGT SAMSTARF | 29 |
| VIÐAUKI I. SJÁLFVIRKT UMFERÐAREFTIRLIT | 31 |
| VIÐAUKI II. LYKILSTÆRÐIR ÚR SLYSASKRÁ SAMGÖNGUSTOFU | 39 |
| VIÐAUKI III. EYÐING SVARTBLETTA, LAGFÆRINGAR Á UMhverfi VEGA OG UPPSETNING VEGRIÐA | 42 |
| VIÐAUKI IV. UNDIRGÖNG FYRIR BÚFÉ OG HVÍLDARSVÆÐI VIÐ ÞJÓÐVEGI | 56 |
| VIÐAUKI V. ÁTAK VEGNA MERKINGA VIÐ EINBREIÐAR BRÝR | 58 |

Inngangur

Umferðaröryggisáætlun var fyrst lögð fram sem hluti af þingsályktunartillögu um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2005-2008 á grundvelli laga um samgönguáætlun nr. 71/2002 af samgönguráðherra og samþykkt á Alþingi. Umferðaröryggisáætlun byggir nú á markmiði um öruggar samgöngur sem sett er fram í samgönguáætlun á grundvelli laga nr. 33/2008. Þar er mótuð stefna til fimmtán ára og á grundvelli hennar aðgerðaáætlun til fimm ára. Nákvæmar útfærð aðgerðaáætlun með kostnaðaráætlun er svo mótuð fyrir eitt ár í senn. Árið 2019 var í gildi stefnumótandi samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033 og verkefnaáætlun fyrir árin 2019-2023. Skýrsla um framkvæmd umferðaröryggisáætlunar er hér lögð fram í fimmtánda sinn og er í henni gerð grein fyrir framkvæmd og árangri aðgerða.

Í umferðaröryggisáætlun samgönguáætlunar er framkvæmdaáætlun um sértækar aðgerðir sem eiga að leiða til fækkunar slysa og lækkunar kostnaðar samfélagsins af umferðarslysum. Við val aðgerða í fyrstu umferðaröryggisáætluninni var m.a. stuðst við tillögur starfshóps um umferðaröryggisáætlun til ársins 2012 ásamt því að byggt var á arðsemisgreiningu. Við mat á forsendum um virkni aðgerða var í flestum tilfellum stuðst við erlendar rannsóknir og ber þá sérstaklega að nefna handbók Transportökonomisk Institutt í Noregi um virkni umferðaröryggisaðgerða. Frá þeim tíma hefur umferðin breyst mikið samhliða auknum vegabótum og tækniþróun. Margar áherslur og aðgerðir í öryggisátt eru því nýjar svo sem snjalltækjanotkun, akstur erlendra ferðamanna, akstur undir áhrifum vímuefna og rafknúin örfælðisfarartæki svo sem rafhlaupahjól.

Aðgerðir á framkvæmdaáætlun skiptast í eftirtalda flokka: Vegfarendur, vegakerfi, ökutæki og stefnumótun, rannsóknir og löggjöf.

Markmið stjórnvalda um aukið umferðaröryggi til ársins 2034 eru tvö;

- Að Ísland verði í hópi fimm bestu Evrópuþjóða hvað varðar fjölda látinna í umferðinni á hverja 100.000 íbúa
- Að látnum og alvarlega slösuðum fækki að jafnaði um 5% á ári til ársins 2034.

1. Umferðaröryggisráð

Sérstakt umferðaröryggisráð, sem ætlað er að vinna að framgangi umferðaröryggisáætlunar tók til starfa árið 2005. Árið 2019 sátu í umferðaröryggisráði Ragnhildur Hjaltadóttir, ráðuneytisstjóri í samgöngu- og sveitastjórnarráðuneytinu, og formaður ráðsins, Þórólfur Árnason forstjóri Samgöngustofu, Bergþóra Þorkelsdóttir forstjóri Vegagerðarinnar og Haraldur Johannessen ríkislögreglustjóri. Jón Gunnar Jónsson tók við sem forstjóri Samgöngustofu á árinu og tók á sama tíma sæti í ráðinu í stað Þórólfs Árnasonar.

2. Samráðshópur umferðaröryggisáætlunar

Samráðshópur um framkvæmd umferðaröryggisáætlunar var skipaður 2005. Hlutverk hans er að gera starfs- og framkvæmdaáætlun á grundvelli umferðaröryggisáætlunar, samkvæmt ályktun Alþingis. Árið 2019 var Ásta Þorleifsdóttir, sérfræðingur hjá samgöngu- og sveitastjórnarráðuneytinu, formaður samráðshópsins. Aðrir fulltrúar hópsins voru Auður Þóra Árnadóttir forstöðumaður umferðardeildar hjá Vegagerðinni, Gunnar Geir Gunnarsson deildarstjóri öryggis- og fræðsludeildar Samgöngustofu og Jónína Sigurðardóttir aðstoðaryfirlögregluþjónn hjá embætti ríkislögreglustjóra.

3. Fjárhagsáætlun

Tafla 1. Áætlun um tekjur og gjöld.

| Tekjur 2019 | millj. kr. | Gjöld 2019 | millj. kr. |
|--------------------------------|-------------------|------------------------------------|-------------------|
| Frá vegaáætlun | 500,0 | Vegfarendur | 115,5 |
| Úr rekstri Ríkislögreglustjóra | 0,0 | Vegakerfið | 455,0 |
| Frá Samgöngustofu | 75,0 | Ökutæki | 0 |
| | | Stefnumótun, rannsóknir og löggjöf | 4,5 |
| Til ráðstöfunar alls: | 575,0 | Samtals gjöld: | 575,0 |

Tafla 2. Kostnaður við einstök verkefni

| Heiti verkefnis | | Áætlun millj. Kr | Rauntölur millj. kr |
|---|---|-------------------------|----------------------------|
| <i>Vegfarendur</i> | | | |
| 4.1 | Sjálfvirkt hraðaeftirlit, mælistaðir, eignakaup, viðhald og rekstur | 30,0 | 25,3 |
| 4.2 | Úrvinnsla gagna úr sjálfvirkum löggæslumyndavélum | 15,0 | 15,0 |
| 4.3 | Sérstakt eftirlit lögreglu með hraðakstri | 0,0 | 0,0 |
| 4.4 | Auglýsingar, kynningar og fræðsla fyrir almenning | 31,7 | 36,5 |
| 4.5 | Fræðsla til barna og ungmenna | 9,5 | 2,3 |
| 4.6 | Fræðsla til erlendra ökumanna | 9,0 | 10,7 |
| 4.7 | Slysaskráning | 3,0 | 3,4 |
| 4.8 | Starfsmanna- og fræðslukostnaður | 11,0 | 11,0 |
| 4.9 | Önnur verkefni og ófyrirséð | 6,3 | 0,9 |
| <i>Vegakerfi</i> | | | |
| 5.1 | Eyðing svartbletta, umhverfi vega og vegrið | 376,5 | 390,4 |
| 5.2 | Undirgöng fyrir búfé og hvíldarsvæði við þjóðvegi | 34,5 | 31,5 |
| 5.3 | Átak vegna merkinga við einbreiðar brýr | 26,0 | 5,3 |
| 5.4 | Ýmis verkefni og ófyrirséð | 18,0 | 8,2 |
| <i>Stefnumótun, rannsóknir og löggjöf</i> | | | |
| 6.1 | Kannanir á aksturshegðun | 3,0 | 7,2 |
| 6.2 | Könnun á fræðsluefni til erlendra ferðamanna | 1,5 | 1,2 |
| Kostnaður alls | | 575,0 | 548,9 |

4. Aðgerðir og verkefni á árinu 2019: Vegfarendur

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

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

Mælistaðir fyrir sjálfvirkt hraðaeftirlit í dreifbýli eru 23. Árið 2019 urðu þær breytingar að tveir mælistaðir á Hringvegi milli Hveragerðis og Selfoss voru lagðir niður vegna framkvæmda við breikkun vegarins en í stað þeirra voru gerðir tveir nýir mælistaðir á Hringvegi austan Selfoss¹. Árið 2019 voru sem fyrr tveir mælistaðir á Hringvegi á Kjalarnesi, tveir í Hvalfjarðargöngum, þrír á Hringvegi í Hvalfjarðarsveit, tveir á Sandgerðisvegi, tveir í Fáskrúðsfjarðargöngum, fjórir í Bolungarvíkurgöngum og sex í Héðinsfjarðargöngum. Hraðamyndavélar til notkunar í dreifbýli eru 16. Ellefu af vélunum 16 eru af norski gerð en fimm eru af þýskri gerð og eru þær síðastnefndu notaðar í Bolungarvíkurgöngum og Héðinsfjarðargöngum. Undirbúningi sjálfvirkis meðalhraðaeftirlits á Grindavíkurvegi og í Norðfjarðargöngum var haldið áfram, m.a. féll hluti kostnaðar vegna eignakaupa sem samið var um árið 2018 á árið 2019, en sá kostnaður var ekki greiddur af fjárveitingum til umferðaröryggisáætlunar.



Vegagerðin sá, eins og áður, um almennan rekstur myndavélanna sem og gerð nýrra mælistaða á Hringvegi austan Selfoss og viðhald þeirra mælistaða sem fyrir voru. M.a. þarf að endurnýja svokallaðar myndavélalínur við mælistaði reglulega og haustið 2019 þurfti jafnframt að endurnýja skynjara við hraðamyndavélar á Hringvegi við Fiskilæk í Hvalfjarðarsveit. Vegagerðin sér um að senda búnaðinn til útlanda í kvörðun með reglulegu millibili, eftir því sem við á. Árið 2019 var greiddur kostnaður vegna kvörðunar á 11 hraðamyndavélum sem notaðar eru í dreifbýli. Um leið og vélarnar eru kvarðaðar er viðhaldi þeirra sinnt.

Eins og greint var frá í síðustu sjö ársskýrslum var, í samstarfi við Reykjavíkurborg, keypt ein hraðamyndavél af þýskri gerð árið 2012. Vélin passar í myndavélakassa sem eru til staðar við allmörg gatnamót í Reykjavík. Stofnkostnaður vegna kaupa á vélinni, nettengingar myndavélakassanna og fl. skiptist á milli Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar. Fyrri hluta árs 2014 tókst að koma þessari vél í gagnið. Kostnaður við viðgerðir og viðhald vélarinnar, þ.m.t. kvörðun, er greiddur af fjármunum til umferðaröryggisáætlunar. Síðla árs 2015 var myndavélin uppfærð, þ.e. sett 11 MP vél í stað 5 MP vélar. Árið 2019 var enginn kostnaður greiddur vegna þessarar vélar.

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

Á árinu 2019 voru 19 stafrænar hraðamyndavélar í notkun. Fyrstu vélarnar voru teknar í notkun í júlí 2007 og höfðu því verið virkar í 12 ár. Virkar hraðamyndavélar voru staðsettar í umdæmi lögreglustjórans á höfuðborgarsvæðinu (færanlegar vélar og vélar á Kjalarnesi), á Vesturlandi (færanleg vél og vélar við Fiskilæk og í Hvalfjarðargöngum), á Vestfjörðum (vélar í Bolungarvíkurgöngum), Norðurlandi eystra (vélar í Héðinsfjarðargöngum) og á Austurlandi (vélar í Fáskrúðsfjarðargöngum).

¹ Vinna við gerð nýju mælistaðanna austan Selfoss fór að mestu fram á árinu 2019 en þeir voru þó ekki teknir í notkun fyrr en árið 2020.

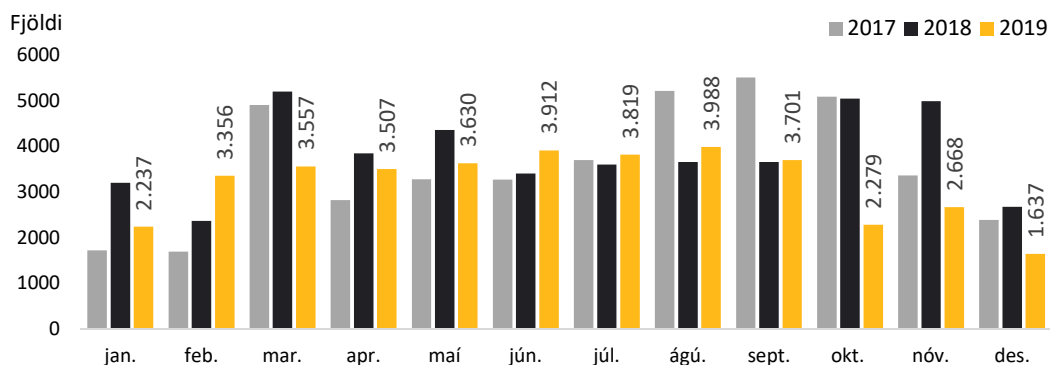
Hraðabrotin eru skráð hjá lögreglustjóranum á Snæfellsnesi samkvæmt ákvörðun ríkislögreglustjóra, fyrir utan vélarnar sem staðsettar eru á höfuðborgarsvæðinu, og eru þau brot skráð hjá embætti lögreglustjórans á höfuðborgarsvæðinu.

Skráð voru 39.469 brot árið 2019 sem eru nokkuð færri brot en síðustu þrjú ár á undan eða 14% fækkun brota á milli ára. Fjöldi skráðra hraðakstursbrota með sjálfvirkum myndavélum árin 2008 til 2019 kemur fram í töflu 3.

Tafla 3. Fjöldi skráðra hraðakstursbrota með sjálfvirkum myndavélum

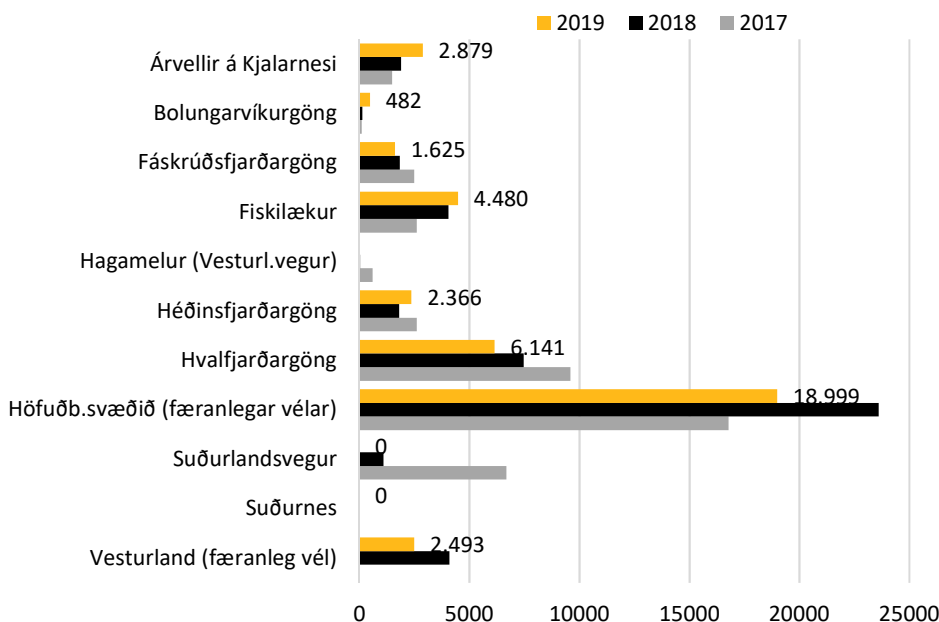
| Ár | Fjöldi brota | Fjöldi brota á dag | Fjöldi hraðamyndavéla |
|------|--------------|--------------------|-----------------------|
| 2008 | 16.385 | 44 | 9 |
| 2009 | 23.134 | 63 | 10 |
| 2010 | 22.322 | 61 | 10 |
| 2011 | 13.238 | 36 | 15 |
| 2012 | 18.887 | 52 | 15 |
| 2013 | 13.028 | 36 | 15 |
| 2014 | 28.298 | 78 | 18 |
| 2015 | 33.812 | 93 | 18 |
| 2016 | 45.894 | 126 | 18 |
| 2017 | 42.969 | 118 | 17 |
| 2018 | 46.029 | 126 | 19 |
| 2019 | 39.469 | 108 | 19 |

Á mynd 1 sést dreifing brota á árunum 2017 til 2019 eftir mánuðum. Árið 2017 voru flest brotin í ágúst til og með október en 2018 voru einnig mörg brot í nóvember. Árið 2019 áttu færri brot sér stað yfir vetrartímann heldur en árin á undan, fæst brot í desember. Þess má geta að ekki eru alltaf jafnmargar myndavélar virkar og getur það haft áhrif á samanburð milli ára.



Mynd 1. Fjöldi hraðakstursbrota sem stafrænar hraðamyndavélar skráðu árin 2017-2019, greindur eftir mánuðum

Á mynd 2 sést fjöldi skráðra hraðakstursbrota, greindur eftir vettvangi. Fjöldi brota er misjafn og ræðst það að mestu leyti af virkni véla og umferðarpunga. Flest brot voru skráð á vélarnar á höfuðborgarsvæðinu, eða 18.999. Næstflest brot voru skráð á vélarnar í Hvalfjarðargöngum eða 6.141. Hlutfallsleg aukning milli ára var mest í Bolungarvíkurgöngum eða um 265%, þar á eftir var mest aukning við Árvelli á Kjalarnesi eða um 52%. Ekkert brot var skráð á Suðurlandsvegi en það skýrist af því að mælistaðir milli Hveragerðis og Selfoss voru ekki virkir 2019. Þeir voru lagðir niður vegna vegaf framkvæmda og unnið að gerð nýrra mælistaða austan Selfoss.



Mynd 2. Fjöldi hraðakstursbrota sem stafrænar hraðamyndavélar skráðu árin 2017-2019, greindur eftir vettvangi

Nánar má lesa um sjálfvirkt hraðaeftirlit í viðauka I.

| | |
|--------|--------------|
| ÁÆTLUN | 30.000.000,- |
| RAUN | 25.296.903,- |

4.2. Úrvinnsla gagna úr sjálfvirkum löggæslumyndavélum

Lögreglan fær fjármagn af viðhaldsfé Vegagerðarinnar til þess að sinna úrvinnslu gagna úr löggæslumyndavélum, sem er tímabundin ráðstöfun. Í raun er um að ræða rekstrarkostnað og þarf að tryggja þessu verkefni annan fjárstofn í framtíðinni.

| | |
|--------|--------------|
| ÁÆTLUN | 15.000.000,- |
| RAUN | 15.000.000,- |

4.3. Sérstakt eftirlit lögreglu með hraðakstri

Í arðsemismati aðgerða sem gert var í aðdraganda fyrstu umferðaröryggisáætlunarinnar 2005-2008 þótti sú aðgerð hvað arðbærust að auka við hraðaeftirlit og ölvunareftirlit lögreglunnar. Þar af leiðandi fékk Ríkislögreglustjóri fjármagn af umferðaröryggisáætlun sem var eyrnamerkt sérstöku hraða- og ölvunareftirliti, til viðbótar við hefðbundið eftirlit. Ríkislögreglustjóri úthlutaði fjármunum til lögregluembættanna sem svo aftur skiluðu skýrslu um hvernig fjármunirnir voru nýttir í þetta sérstaka eftirlit. Hægt er að sjá nýtingu þeirra fjármuna í framkvæmdaskýrslum fyrri ára. Því fyrirkomulagi lauk á árinu 2015. Árið 2016 kom sérstök fjárveiting af rekstri

ríkislögreglustjóra til þessa verkefnis. Á árinu 2017 var í fyrsta sinn frá árinu 2005 engu fjármagni veitt til sérstaks hraðaeftirlits og engir fjármunir fengust heldur til verkefnisins árið 2018.

Árið 2019 var því þriðja árið í röð sem engu fjármagni var veitt í sérstakt hraðaeftirlit. Ætla má að hraðaeftirlit sé því með allra minnsta móti á landsvísu og er það mikið áhyggjuefni, enda hefur sú aðgerð talist ein sú arðbærasta af umferðaröryggisverkefnunum.

| | |
|-------|-----|
| ÆTLUN | 0,- |
| RAUN | 0,- |

4.4. Auglýsingar, kynningar og fræðsla fyrir almenning

Árið 2019 var ein ný auglýsing framleidd og birt. Kallast sú auglýsing Bílaballett og fjallar hún almennt um umferðarmenningu og hvernig farsímanotkun virkar eins og sandur í annars vel smurða vél. Var sú auglýsing birt í sjónvarpi, í kvikmyndahúsum og á netinu. Áfram voru birtar auglýsingar sem framleiddar voru 2017 og 2018. Þrjár auglýsingar sem kallast „Bara einn er einum of mikið“ voru framleiddar árið 2018 í samstarfi við Vínbúðina og endurbirtar árið 2019, aftur í samstarfi við Vínbúðina. Í þeim auglýsingum er ljósi varpað á hversdagslegar aðstæður þar sem líklega enginn myndi samþykkja að áfengi væri haft um hönd og þær aðstæður bornar saman við akstur og spurningunni varpað fram hvort ölvun við akstur sé nokkuð skárri en ölvun við þessar aðstæður.



Auglýsingar með slagorðinu „Gerum ekki neitt“ voru framleiddar í lok árs 2017, frumsýndar árið 2018 og endurbirtar árið 2019. Var þar um að ræða röð stuttra auglýsinga þar sem fólk var hvatt til þess að fagna ákveðnum skritnum dögum með því að gera ekki neitt (þegar síminn



kallar á það undir stýri). Voru flestir þessara daga þess efnis að fólk ætlaði hvort eð er ekki að gera neitt í tilefni dagsins (t.d. dagur þagnarinnar og alþjóðlegur dagur skólahjúkrunarfræðinga). Undir sama slagorði voru einnig birtar auglýsingar í kringum áramót þar sem fólk var hvatt til að setja sér einfalt áramótaheit; að gera ekki neitt (þegar síminn kallar á það undir stýri).

Hafist var handa við framleiðslu á nýjum auglýsingnum sem lúta að beltanotkun en framleiðslu lauk árið 2020. Einnig hófst framleiðsla á nýrri herferð er lýtur að akstri undir áhrifum lyfja og fíkniefna. Þeirri framleiðslu lauk einnig árið 2020 og fóru báðar þessar herferðir í birtingu það ár.

Sýndar voru fræðslumyndir á RÚV á milli dagskrárliða þar sem verið er að kenna á umferðina frekar en að reyna að breyta hegðun. Birtar voru eldri útvarpsauglýsingar þar sem fólk er hvatt til þess að láta ekki aksturinn trufla símanotkunina (andstætt hefðbundnum skilaboðum þar sem fólk er hvatt til þess að láta ekki símanotkunina trufla aksturinn).



Auglýsing var framleidd og birt fyrir auglýsingaskilti við veg. Var sú auglýsing höfð mjög einföld til þess að draga ekki of mikla athygli frá veginum og voru skilaboðin einnig einföld; „Af hverju ertu ekki að horfa á veginn?“ og var auglýsingunni því ætlað að hvetja fólk til að hætta að horfa á sig og horfa á veginn í staðinn.

Samgöngustofa heldur úti nokkuð öflugri Facebook síðu þar sem skilaboðum er komið til almennings með stöðuuppfærslum sem greitt er sérstaklega fyrir svo skilaboðin dreifist sem víðast.

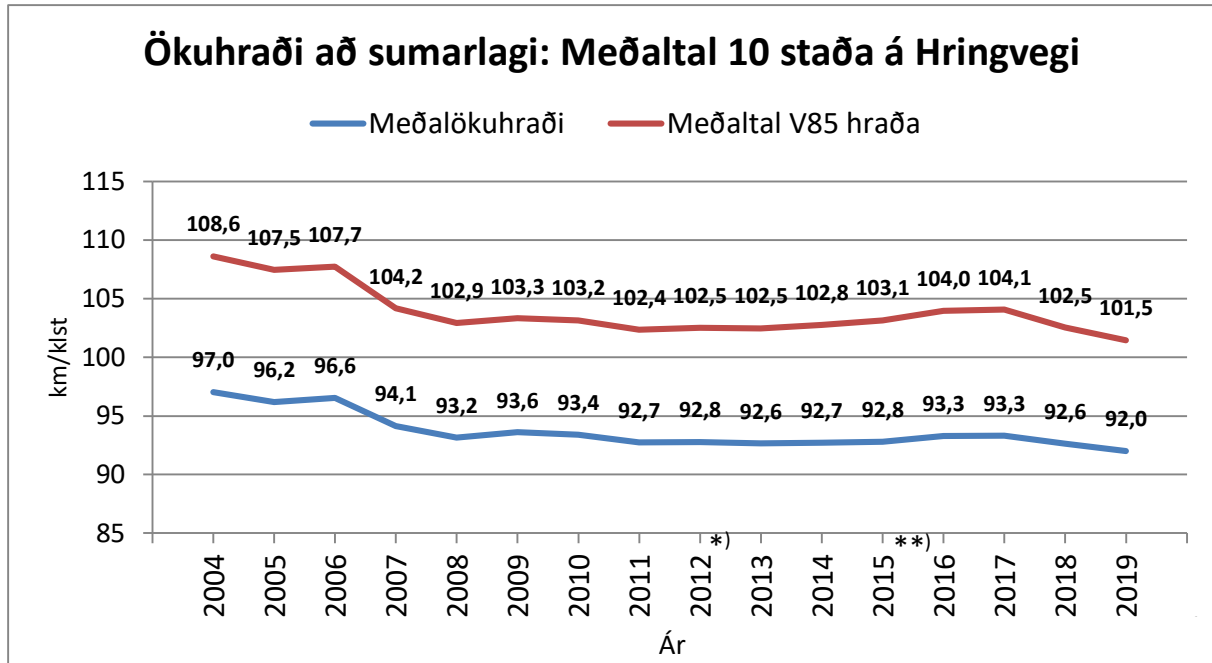
AF HVERJU ERTU EKKI AÐ HORFA Á VEGINN?

Samgöngustofa 

| | |
|--------|--------------|
| ÁÆTLUN | 31.700.000,- |
| RAUN | 36.541.411,- |

Breytingar á umferðarhraða

Á mynd 3 eru upplýsingar um þróun umferðarhraða að sumarlagi á 10 stöðum á Hringveginum, á tímabilinu 2004-2019, skv. umferðargreinum Vegagerðarinnar, en hraðinn hefur verið mældur á sambærilegan hátt frá árinu 2004.

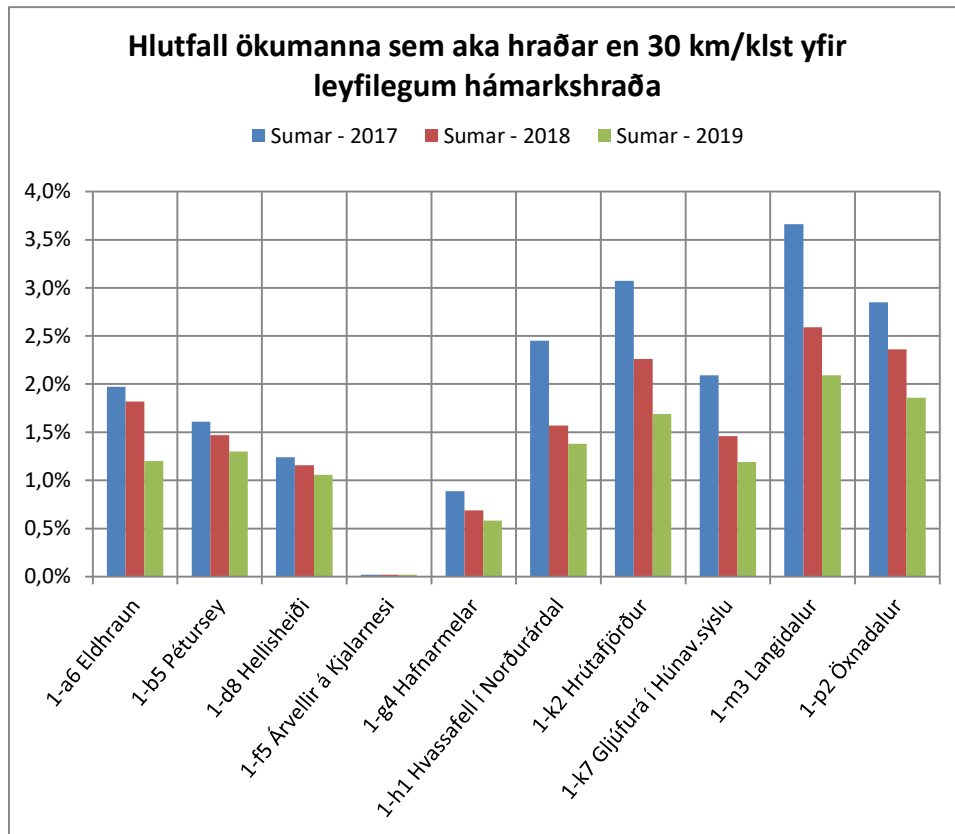


Mynd 3. Meðaltal ökuhraða að sumarlagi á 10 stöðum á Hringvegi 2004 – 2019. *) Mælistað við Pétursey er sleppt árið 2012. **) Mælistað við Hellisheiði er sleppt árið 2015.

Meðalökumhraði á 10 stöðum á Hringvegi sumarið 2019 var 92,0 km/klst. og hafði hann lækkað um 0,6 km á klst. frá sumrinu áður. Meðaltal v_{85} hraða (v_{85} er sá hraði sem 15% ökumanna fara yfir) var 101,5 km/klst. og hafði hann lækkað um 1,1 km/klst. frá fyrra ári.

Þegar breytingar á meðalhraða að sumarlagi frá fyrra ári voru skoðaðar kom í ljós að meðalhraðinn hækkaði um 0,6 km/klst. við Árvelli á Kjalarnesi, um 0,3 km/klst. við Hvassafell í Norðurárdal og um 0,1 km/klst. við Pétursey. Meðalhraðinn lækkaði um 2,0 km/klst. í Eldhrauni og á Hellisheiði, um 1,1 km/klst. í Hrútafirði, um 0,8 km/klst. í Öxnadal, um 0,7 km/klst. í Langadal, um 0,5 km/klst. við Gljúfurá í Húnavatnssýslu og um 0,3 km/klst. á Hafnarmelum. Ofangreindar hraðatölur gilda fyrir umferð í frjálsu flæði, en það þýðir að bil milli ökutækja og umferðarmagn er með því móti að reiknað er með að hver ökumaður velji sinn ökuhraða.

Á mynd 4 er sýnt hvernig það hlutfall ökumanna sem aka hraðar en 30 km/klst. yfir leyfilegum hámarkshraða breytist á völdum mælistöðum á tímabilinu 2017-2019. Sumarið 2019 var þetta hlutfall, áttunda árið í röð, hæst á Hringvegi í Langadal, þar sem það var 2,09% sem þó var lækkun frá fyrra ári þegar það var 2,59%.



Mynd 4. Hlutfall ökumanna á Hringvegi sem aka hraðar en 30 km/klst. yfir leyfilegum hámarkshraða. Hæst er hlutfallið í Langadal þótt það lækki frá fyrra ári. Á öllum stöðunum hefur hlutfall ökumanna sem aka hraðar en 30 km/klst. yfir leyfilegum hámarkshraða lækkað, nema á Hringvegi við Árvelli á Kjalarnesi, þar var hlutfallið óbreytt frá fyrra ári, þ.e. 0,02%.

Ölvunar- og fíkniefnaakstur: Staðan í dag

Árið 2019 lést enginn af völdum ölvunaraksturs eða fíkniefnaaksturs en 8 manns slösuðust alvarlega vegna aksturs undir áhrifum áfengis eða fíkniefna. Upplýsingar um afleiðingar ölvunar- og fíkniefnaaksturs síðustu 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 |
|-----------------|---|-------------|------------|---|-------------------------|-----------|
| 2015 | 0 | 16 | 0% | 7 | 178 | 4% |
| 2016 | 5 | 18 | 28% | 11 | 215 | 5% |
| 2017 | 2 | 16 | 13% | 17 | 189 | 9% |
| 2018 | 1 | 18 | 6% | 20 | 183 | 11% |
| 2019 | 0 | 6 | 0% | 8 | 182 | 4% |
| Meðaltal | 1,6 | 14,8 | 11% | 12,6 | 189,4 | 7% |

Árið 2006 var brotaflokknum „akstur undir áhrifum ávana- og fíkniefna“ bætt við málaskrárkerfi lögreglunnar (á grundvelli breytinga á umferðarlögum nr. 50/1987 með lögum nr. 66/2006). Lögin öðluðust gildi 14. júní 2006 og í framhaldinu tók lögreglan að prófa hjá ökumönnum hvort ekið væri undir áhrifum ávana- og/eða fíkniefna. Prófið felur í sér að munnvatns- eða svitasýni 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.

Tafla 5. Fjöldi einstaklinga sem teknir eru fyrir ölvunar- og fíkniefnaakstursbrot

| Ár | Fjöldi einstaklinga teknir fyrir ölvunarakstursbrot | Fjöldi einstaklinga teknir fyrir fíkniefnaakstursbrot |
|----------------|---|---|
| 2015 | 971 | 894 |
| 2016 | 1.160 | 1.004 |
| 2017 | 1.412 | 1.257 |
| 2018 | 1.505 | 1.453 |
| 2019 | 1.413 | 1.589 |
| Samtals | 6.461 | 6.197 |

Í töflu 5 má sjá fjölda mismunandi einstaklinga sem teknir eru fyrir akstur undir áhrifum. Þeir einstaklingar sem teknir eru oftast en einu sinni innan ársins telja aðeins einu sinni í þeirri töflu. Þar sést að fleiri einstaklingar eru teknir fyrir ölvunarakstur en fíkniefnaakstur en þó munar ekki miklu. Í töflu 6 má hins vegar sjá fjölda brota og þar telur einstaklingur sem tekinn er oftast en einu sinni jafnoft og hann er tekinn. Þar má sjá talsvert fleiri fíkniefnaakstursbrot en ölvunarakstursbrot sem segir okkur að þeir einstaklingar sem teknir eru fyrir fíkniefnaakstur eru stöðvaðir mun oftast að jafnaði en þeir sem teknir eru fyrir ölvunarakstur.

Tafla 6. Fjöldi ölvunar- og fíkniefnaakstursbrota

| Ár | Fjöldi ölvunarakstursbrota | Fjöldi fíkniefnaakstursbrota |
|----------------|----------------------------|------------------------------|
| 2015 | 1.047 | 1.250 |
| 2016 | 1.252 | 1.442 |
| 2017 | 1.551 | 2.058 |
| 2018 | 1.700 | 2.504 |
| 2019 | 1.662 | 2.680 |
| Samtals | 7.212 | 9.934 |

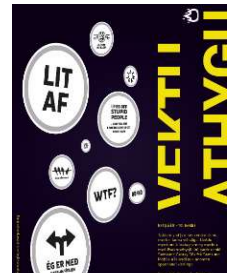
4.5. Fræðsla til barna og ungmenna

Fræðsla í grunnskólum

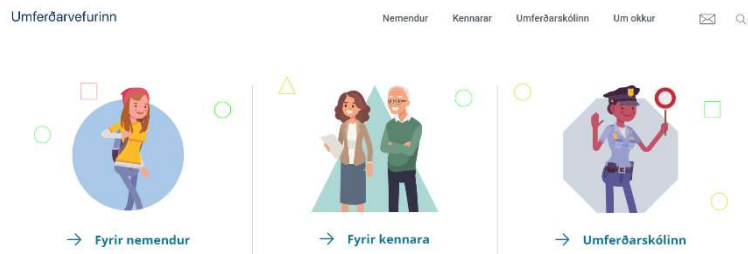
Í umferðaröryggisáætlun er sérstaklega leitast við að tryggja öryggi barna í umferðinni, meðal annars með fræðslu. Grundaskóli var móðurskóli umferðarfræðslu í tólf ár en því verkefni lauk á miðju ári 2018. Ákveðið var að fara nýjar leiðir með umferðarfræðslu í skólum og var skólaárið 2018-2019 fyrsti veturinn sem nýja fyrirkomulagið var reynt. Samið var við tvö sveitarfélög, Hveragerði og Garðabæ, um að þau myndu setja umferðarfræðslu á oddinn í sínu sveitarfélagi. Skipaðir voru verkefnastjórar, einn í Hveragerði og þrír í Garðabæ, sem höfðu það verkefni að koma umferðarfræðslu að í námi grunnskólabarna í sínu sveitarfélagi, sem og að útbúa námsefni sem önnur sveitarfélög og aðrir skólar geta nýtt sér. Samgöngustofa greiddi verkefnastjórunum fyrir þessa vinnu þetta fyrsta ár en í kjölfarið er ætlunin að verkefnið vinnist innan sveitarfélaganna og skólanna án sérstakrar aðkomu Samgöngustofu, þó svo að Samgöngustofa sé að sjálfsgöðu alltaf innan handar með hverja þá aðstoð sem óskað er. Veturinn 2019-2020 voru Grindavík og Hafnarfjörður í sambærilegu samstarfi við Samgöngustofu um umferðarfræðslu í skólum og gerð námsefnis.

Með þessu nýja sniði umferðarfræðslu skuldbinda sveitarfélög sig til að innleiða umferðarfræðslu í sína grunnskóla. Skólastjórar og fræðslustjórar koma að borðinu strax í upphafi og eru því hluti af öllu ferlinu, enda mikilvægt að þeir átti sig á vilja kjörinna fulltrúa. Hugmyndin er að fyrstu árin verði samið við tvö ný sveitarfélög á ári og sami háttur hafður á. Í kjölfarið verður svo samið við fleiri sveitarfélög á hverju ári en þegar þangað er komið verður komin reynsla á verklagið, búið verður að safna meira námsefni og útfæra viðburði og annað sem skólar geta gert til eflingar umferðarfræðslu og verður því ekki sama þörf fyrir beina aðkomu Samgöngustofu. Þannig er ætlunin að á 5-10 árum verði öll sveitarfélög á landinu búin að skuldbinda sig til þess að innleiða umferðarfræðslu í skólum.

Ný endurskinsmerki voru framleidd árið 2017 en þeim var dreift í alla 8.-10. bekki landsins í upphafi árs 2018. Útlit merkjanna var hannað með hliðsjón af ráðgjöf ungs fólks og voru skilaboð merkjanna í einhverjum tilfellum e.t.v. á gráu svæði. Var það með vilja gert til þess að auka líkur á notkun merkjanna. Árið 2019 voru fleiri endurskinsmerki prentuð og þeim dreift.



Vefurinn www.umferd.is er vefur sem Samgöngustofa heldur úti og inniheldur námsefni í umferðarfræðslu en auk þess fróðleik og skemmtiefni fyrir börn, foreldra og kennara. Á árinu féll til kostnaður vegna viðhalds á vefnum og endurnýjun á efni.



Í lok árs stóð Samgöngustofa fyrir jóladagatali á vefnum og hlaut heppinn bekkur pizzuveislu og DVD mynd til áhorfs í skólanum.

Í töflu 7 má sjá tölur yfir slösuð og látin börn síðustu fimm ár. Athygli vekur að slösuðum börnum virðist fjölga síðustu ár. Lítil fækkun verður árið 2019 en hins vegar verður fjölgun það ár á alvarlega slösuðum börnum. Rannsaka þarf betur hvers konar slysum á börnum er að fjölga og bregðast við til samræmis.

Tafla 7. Slösuð 0-14 ára börn 2015-2019

| | Látin | Alvarlega slösuð | Lítið slösuð | Samtals |
|-----------------|------------|------------------|--------------|------------|
| 2015 | 2 | 18 | 96 | 116 |
| 2016 | 1 | 15 | 106 | 122 |
| 2017 | 2 | 12 | 109 | 123 |
| 2018 | 1 | 20 | 114 | 135 |
| 2019 | 0 | 24 | 94 | 118 |
| Meðaltal | 1,2 | 18 | 104 | 123 |

| | |
|--------|-------------|
| ÁÆTLUN | 6.000.000,- |
| RAUN | 2.097.074,- |

Fræðsla í framhaldsskólum

Árið 2009 hófst Umferðarstofa handa við að framleiða fræðsluefni fyrir framhaldsskóla. Nefnist verkefnið „Svo kom það fyrir mig“ og byggist upp á stuttum kvikmyndum um raunveruleg umferðarslys á Íslandi. Flest þeirra eru banaslys þar sem ungir ökumenn koma við sögu og verða jafnvel vinum sínum eða ættingjum að bana. Í myndunum er fjallað um slysið, orsakir þess og aðdraganda auk þess sem rætt er við hlutaðeigandi; bílstjórann í sumum tilfellum en einnig aðstandendur fórnarlamba og gerenda.



Upphaflega var hugmyndin að kenna kennurum á efnið og láta þeim svo eftir að sýna myndirnar og vekja umræðu um efnið. Það hefur hins vegar ekki gengið eftir og eru fáir skólar sem kenna efnið sjálfir en þess í stað hefur starfsfólk Samgöngustofu verið duglegt að mæta í skóla og kenna efnið þegar eftir því er kallað. Auk myndanna sjá krakkarnir erindi um umferðaröryggi og þær hættur sem steðja að ungum ökumönnum, þ.m.t. ölvun, fíkniefni og farsímanotkun. Einnig er farið yfir ökunámið, punktakerfið og hvaða afleiðingar bíða þeirra ökumanna sem ekki standa sig vel fyrstu árin.

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

Byrjað var á að framleiða nýja mynd árið 2019 en framleiðsla á henni er ekki lokið. Einnig var fenginn verktaki í nokkrar framhaldsskólaheimsóknir.

| | |
|--------|-------------|
| ÁÆTLUN | 3.500.000,- |
| RAUN | 245.000,- |

4.6. Fræðsla til erlendra ökumanna

Árið 2013 var framleidd fræðslumynd ætluð erlendum ferðamönnum þar sem álfurinn Elfis kennir ferðamönnum á sérstakar aðstæður á íslenskum vegum og það sem er sérstakt og óvenjulegt við íslenska vegakerfið. Samgöngustofa tekur þátt í Safetravel verkefni Landsbjargar. Vísar slóðin drive.is nú á slóðina www.safetravel.is/driving en á þeirri síðu geta erlendir ferðamenn nálgast upplýsingar um öryggi á íslenskum vegum. Má þar nú m.a. finna myndina um Elfis. Að auki var sett fjármagn í dreifingu á myndinni um Elfis á neti og samfélagsmiðlum og var þeirri markaðssetningu beint til þeirra sem voru að kynna sér landið og þeirra sem skoðuðu ferðaskrifstofur, bílaleigur o.þ.h. sem gefur til kynna að viðkomandi sé á leiðinni til Íslands.



Undir lok árs 2015 var ljóst að kínverskir ferðamenn væru að lenda í fleiri slysum en aðrir ferðamenn, sérstaklega ef litið er til fjölda þeirra hérlendis. Árið 2016 var ráðist í að þýða bækling sem kallast á ensku „How to drive in Iceland“ yfir á kínversku og voru kínverska sendiráðið á Íslandi og íslenska sendiráðið í Kína fengin með í dreifingu á þeim bæklingi. Árið 2019 var þessu verkefni haldið áfram, bæklingurinn endurprentaður o.s.frv.

Í samstarfi við Vegagerðina, SAF, bílaleigur landsins, Sjóvá og Landsbjörg voru stýrisspjaldin uppfærð, prentuð og þeim dreift. Stýrisspjaldið er einskonar bæklingur sem er hengdur á stýri bílaleigubíla og kemst því leigutakinn ekki hjá því að sjá það því hann þarf að byrja á því að taka það af stýrinu. Á spjaldinu eru upplýsingar fyrir erlenda ferðamenn um séríslenskar aðstæður, s.s. sérstök umferðarmerki sem ekki þekkjast annars staðar og almennar varúðarreglur.



Árið 2018 var framleidd auglýsing ætluð erlendum ferðamönnum þar sem þeir eru hvattir til þess að nota bílbelti á ferð sinni um landið. Í þeirri auglýsingu er þeim sagt að þeir gætu hlotið dauðarefsingu ef þeir spenna ekki beltin. Er sú fullyrðing auðvitað afbökun á orðinu dauðarefsing en staðreyndin er engu að síður sú að nánast á hverju ári lætur einhver ferðamaður lífið vegna þess að hann var ekki í belt. Árið 2019 var auglýsingunni áfram dreift á netinu til erlendra ferðamanna stuttu eftir að þeir komu til landsins.

Efitt getur reynst að greina á milli ferðamanna og innflytjenda í slysatölfræði. Samgöngustofa hefur þó ákveðið viðmið sem segir að allir með erlent ríkisfang en skráðir með löglega kennitölu séu búsettir hérlendis en allir aðrir erlendir ríkisborgarar séu ferðamenn. Í töflunni hér á eftir má sjá tölur yfir slasaða erlenda ferðamenn.

Tafla 8. Slasaðir erlendir ferðamenn

| | Látnir | Alvarlega slasaðir | Lítið slasaðir | Samtals |
|-----------------|------------|--------------------|----------------|------------|
| 2015 | 5 | 26 | 182 | 213 |
| 2016 | 2 | 47 | 174 | 223 |
| 2017 | 5 | 48 | 186 | 239 |
| 2018 | 6 | 26 | 170 | 202 |
| 2019 | 2 | 43 | 148 | 193 |
| Meðaltal | 4,0 | 38 | 172 | 214 |

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 erlendra ríkisborgara búsettra á Íslandi.

Tafla 9. Slysa á erlendum ferðamönnum og erlendum ríkisborgurum búsettum hérlendis

| | Slasaðir og látnir erlendir ferðamenn | Fjöldi erlendra ferðamanna um KEF (þús) | Slasaðir og látnir á hverja 100.000 ferðamenn | Slasaðir og látnir erlendir ríkisborgarar búsettir hérlendis | Fjöldi erlendra ríkisborgara búsettra hérlendis (þús, 1. jan) | Slasaðir og látnir á hverja 1000 erlenda ríkisborgara búsetta hérlendis |
|-----------------|---------------------------------------|---|---|--|---|---|
| 2015 | 213 | 1.289 | 16,5 | 109 | 24,3 | 4,5 |
| 2016 | 223 | 1.792 | 12,4 | 115 | 26,5 | 4,3 |
| 2017 | 239 | 2.225 | 10,7 | 136 | 30,3 | 4,5 |
| 2018 | 202 | 2.344 | 8,6 | 118 | 37,8 | 3,1 |
| 2019 | 193 | 2.013 | 9,6 | 125 | 44,3 | 2,8 |
| Meðaltal | 214 | 1.933 | 11,1 | 121 | 32,6 | 3,7 |

| | |
|--------|--------------|
| ÁÆTLUN | 9.000.000,- |
| RAUN | 10.696.112,- |

4.7. Slysskráning

Útlagður kostnaður vegna slysskráningar er annars vegar kostnaður vegna slyssagagna frá Aðstoð og Öryggi og hins vegar kostnaður vegna hýsingar og reksturs við slyssakortið. Skrifast þessi kostnaður á umferðaröryggisáætlun. Eftir stendur þó launakostnaður, kerfisrekstur og annað sem greitt er fyrir með öðrum hætti. Árið 2019 var ráðist í uppfærslu á slyssakortinu og var kortið fært í nútímalegra horf ásamt því að nýjar mögulegar aðgerðir bættust við.

| | |
|--------|-------------|
| ÁÆTLUN | 3.000.000,- |
| RAUN | 3.350.413,- |

4.8. Starfsmanna- og fræðslukostnaður

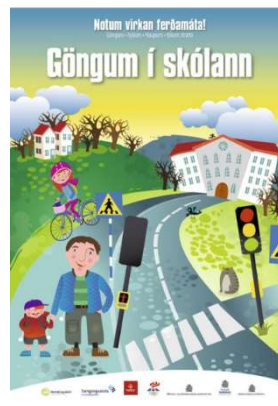
Til þess að hægt sé að framkvæma verkefni á umferðaröryggisáætlun á faglegan hátt og innan tímaramma þarf að greiða fyrir sameiginlegan kostnað sem dreifist á öll verkefni. Þessi kostnaður er tekinn saman í þennan lið. Í fyrsta lagi er um að ræða kostnað vegna vinnu sérfræðinga sem vinna að verkefnum á umferðaröryggisáætlun og að auki er hér um að ræða kostnað við fundi og ráðstefnur.

| | |
|--------|--------------|
| ÁÆTLUN | 11.000.000,- |
| RAUN | 10.993.713,- |

4.9. Önnur verkefni og ófyrirséð

Þátttaka í ráðstefnum og átaki annarra

Ráðstefnan Hjólum til framtíðar var styrkt og einnig var átakið Göngum í skólann á vegum ÍSÍ styrkt með fjárframlagi. Með þátttöku í slíkum verkefnum kemst Samgöngustofa að borðinu og getur gætt þess að umferðaröryggi sé ofarlega á baugi í efni og umfjöllun. Þá greiddi Samgöngustofa fyrir að hafa uppi borða með sínum boðskap á slysavarnaráðstefnu Landsbjargar.



Minningardagur um fórnarlömb umferðarslysa

Þriðja sunnudag í nóvember ár hvert er alþjóðlegur minningardagur um fórnarlömb umferðarslysa. Í tilefni af honum er athöfn haldin við Landsspítalann í Fossvogi þar sem viðbragðsaðilum umferðarslysa er þakkað fyrir sín störf um leið og þeirra er minnst sem látið hafa lífið í umferðinni.



Prentun

Greitt var fyrir prentun á slysaskýrslu til dreifingar á málþingi sem og prentun á framkvæmdaskýrslu umferðaröryggisáætlunar.

Uppfærsla á fjölda látinna á skilti í Svínahrauni

Samgöngustofa sér um að láta setja nýja tölu á skiltið í Svínahrauni þegar banaslys verður í umferðinni. Kostnaður við þetta er greiddur af umferðaröryggisáætlun.



Ófyrirséð verkefni

Fjárhagsleg áætlun vegna ófyrirséðra verkefna lendir hér en kostnaðurinn lendir í þeim köflum sem verkefni lenda. Bæði var ráðist í kannanir og herferðir sem ekki voru á áætlun og kemur því til meiri kostnaðar í þeim köflum en í staðinn kemur til minni kostnaður en áætlað var fyrir hér.

| | |
|--------|-------------|
| ÁÆTLUN | 6.300.000,- |
| RAUN | 919.943,- |

5. Aðgerðir og verkefni á árinu 2019: Vegakerfi²

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

Á árinu 2019 var unnið að lagfæringum á 72 stöðum³ skv. samþykktum verkefnalistum. Á 14 stöðum var unnið að lagfæringum á öryggissvæði vega, m.a. með því að lengja ræsi, lagfæra vegfláa og fylla í skurði. Sem dæmi má nefna lagfæringar á öryggissvæði Hringvegjar á kafla vestan við Foss á Síðu, á tilteknum stöðum undir Eyjafjöllum, í Hvalfjarðarsveit, í Víðidal og á Fagradal. Einnig var unnið að lagfæringum öryggissvæðis á Biskupstungnabraut, á Þingvallavegi á Mosfellsheiði og á Djúpvegi um Súðavíkurlíð.

Vegrið voru sett upp eða lengd á 14 stöðum. Sem dæmi má nefna uppsetningu fláavegriða á nokkrum stöðum á Þverárfjallsvegi, alls rúmlega 2,9 km. Á Hringvegi í grennd við Fossárvík í Berufirði var sett upp vegrið og var þar um að ræða framhald verkefnis sem hófst árið 2014. Vegriðsframkvæmdum á Hringvegi við sunnanverðan Fáskrúðsfjörð var haldið áfram og einnig var haldið áfram að setja upp vegrið á Hringvegi í Langadal en þar er um að ræða áfangaskipt verkefni sem byggist á umferðaröryggisúttekt frá árinu 2013. Á Axarvegi var sett upp mikið af vegriðum og loks má nefna uppsetningu víravegriðs á Þrengslavegi við Skóghlíðarbrekku en vegrið voru sett upp á mörgum öðrum stöðum, sjá nánar í viðauka III.



Unnið var að lagfæringum á sex vegamótum. M.a. var framkvæmdum við ný vegamót Hringvegjar og Dyrhólavegjar haldið áfram en einnig var unnið að gerð hjáreina á nokkrum stöðum og fl.

Merkingar voru bættar á 20 stöðum, má þar til dæmis nefna bættar merkingar á vegamótum Hringvegjar og Vatnsnesvegjar og á Landvegamótum sem og fjölgun beygjuörva við krappar beygjur á Hringvegi um Gatnabrún og á Seyðisfjarðarvegi í grennd við Egilsstaði.

Á 10 stöðum var öryggi gangandi vegfarenda bætt. Þar má m.a. nefna gerð gangbrautar með miðeyju á Hvammstangavegi um Hvammstanga og aðgerðir við myndatökustað við Hringveg í grennd við Þorvaldseyri.

Á fimm stöðum var lýsing bætt, m.a. á vegamótum Hringvegjar og Ólafsfjarðarvegjar og á vegamótum Hringvegjar og Grundartangavegjar.

Hraðaviðvörðunarljós var sett upp á tveimur stöðum og á Innstrandavegi var vegur breikkaður og stefnugreindur við blindhæð til að auka öryggi við mætingar.

² Stórframkvæmdir í vegamálum, svo sem breikkun vega með aðskilnaði akstursstefna og gerð nýrra brúa sem leysa einbreiðar brýr af hólmi auka umferðaröryggi til muna og sama má segja um fleiri verkefni Vegagerðarinnar. Gerð er grein fyrir þessum verkefnum í ársskýrslu Vegagerðarinnar ár hvert.

³ Unnið var að 19 verkefnum til viðbótar en í þeim tilvikum var um að ræða minniháttar lokafrágang vegna verkefna sem þegar hefur verið gerð grein fyrir í fyrri ársskýrslum, efniskaup vegna verkefna sem talin verða upp í ársskýrslu fyrir 2020, greiðslu eftirstöðva kostnaðar vegna verkefna fyrra árs og fleira, sjá nánar í viðauka III.

Á vegum þjónustustöðva Vegagerðarinnar á landsbyggðinni var jafnframt unnið að ýmsum lagfæringum á umhverfi vega og að öðrum öryggisaðgerðum. Vegflái var lagfærður á kafla á Hringvegi um Holtavörðuheidi og á Víðidalsvegi og jafnframt var skurður við Sunnudalsveg í Vopnafirði færður. Ræsi voru lengd á Landvegi, Skagafjarðarvegi og á Sauðárkróksbraut. Unnið var að því að hreinsa grjót meðfram Vestfjarðavegi, Djúpvegi, Barðastrandarvegi og Norðausturvegi. Trjágróður var fjarlægður af vegsvæði Hringvegar um Vaðlareit og af vegsvæði Eyjafjarðarbrautar. Trjágróður meðfram vegi hefur áhrif á snjósöfnun auk þess sem sverustu stofnarnir geta valdið hættu við útafakstur. Lúpína var fjarlægð úr köntum og vegfláa í Öxarfirði. Lúpína getur skyggt á vegstikur og almennt getur gróður haft áhrif á vegsýn. Nánari upplýsingar um verkefni þjónustustöðva undir þessum lið árið 2019 má sjá í viðauka III.



Unnið var að fleiri verkefnum í þágu umferðaröryggis sem fjármögnuð voru af öðrum liðum og tengjast því umferðaröryggisáætlun ekki beint. Hér má sérstaklega nefna að frá árinu 2010 hefur verið unnið að uppsetningu vegriða og að ýmsum



öðrum verkefnum víða á höfuðborgarsvæðinu og á öðrum stöðum á suðvesturhorninu og hefur fjármagn til þessara verkefna, sem eru utan umferðaröryggisáætlunar, komið af úthlutun til nýbygginga en almennt eru umferðaröryggisaðgerðir fjármagnaðar með viðhaldsfé. Árið 2019 var endurnýjun girðinga á miðeyjum víða á höfuðborgarsvæðinu haldið áfram en verkið fólst í að skipta teinagirðingum út fyrir netgirðingar. Jafnframt var keypt efni vegna endurnýjunar ljósastaura á hluta Reykjanesbrautar og lampar ljósastaura á hluta Hringbrautar voru endurnýjaðir. Einnig var unnið að uppsetningu kantvegriða á nokkrum stöðum, m.a. á Hafnarfjarðarvegi við Kaplakrika, á Höfðabakka móts við Árbæjarsafn og á Grafningsvegi efri, vestan Þingvallavatns. Loks má nefna lagfæringar á öryggissvæði Reykjanesbrautar milli Grænáss og Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar.

| | |
|--------|---------------|
| ÁÆTLUN | 376.500.000,- |
| RAUN | 390.428.548,- |

5.2. Undirgöng fyrir búfé og hvíldarsvæði við þjóðvegi

Gerð voru búfjárgöng undir Skeiða- og Hrunamannaveg annars vegar við bæinn Sandlækjarkot og hins vegar við bæinn Núpstún. Einnig voru gerð reiðgöng á Biskupstungnabraut ofan Reykhólts. Sjá nánar í viðauka IV.



| | |
|--------|--------------|
| ÁÆTLUN | 34.500.000,- |
| RAUN | 31.474.035,- |

5.3. Átak vegna merkinga við einbreiðar brýr

Snemma árs 2016 var ákveðið að hefja átak sem fólst í að bæta merkingar við einbreiðar brýr. Í ljósi mikils fjölda ferðamanna á Hringvegi meðfram suðurströndinni var ákveðið að leiðin milli Reykjavíkur og Hafnar yrði tekin fyrir í fyrsta áfanga. Skiltun var bætt, m.a. voru sett upp viðvörðunarkerki með bættu endurskini í 500 m fjarlægð frá brúnum, en áður hafði eingöngu verið varað við þeim í 250 m fjarlægð á vegum sem ekki náðu tiltekinni umferð. Jafnframt voru yfirborðsmerkingar bættar. Síðast en ekki síst voru sett upp blikkljós við allar einbreiðar brýr á ofanefndri leið. Slík ljós voru þegar til staðar á nokkrum brúm á leiðinni. Í fyrsta áfanga voru merkingar bættar við 17 brýr.



Árið 2017 var átakanu haldið áfram og náðist að ljúka því að merkja þær brýr á Hringvegi sem eftir voru með fjórum undantekningum. Auk þess náðist að ljúka því að bæta merkingar við einbreiðar brýr á Suðurfjarðavegi en í nóvember 2017 varð sá vegur hluti Hringvegar. Árið 2017 var auk þess unnið að undirbúningi bættra merkinga við þær brýr sem eftir voru á Hringvegi og við nokkrar brýr á Vestfjarðavegi í Dölum. Árið 2018 var lokið við að bæta merkingar á ofangreindan hátt við 18 einbreiðar brýr. Fyrir utan það að ljúka við þau verkefni sem höfðu verið undirbúin árið 2017 voru þrjár brýr á Þjórsárdalsvegi, ein brú á Hvalfjarðarvegi, ein brú á Djúpvegi, ein brú á Siglufjarðarvegi, tvær brýr á Norðausturvegi, ein brú á Miðbraut og tvær brýr á Upphéraðsvegi⁴ merktar á þennan hátt.

Í upphafi árs 2019 var tekin sú ákvörðun að lækka leyfilegan hámarkshraða í 50 km/klst. við einbreiðar brýr þar sem ársdagsumferð, ÁDU, þ.e. meðalumferð á dag yfir árið, var 300 bifreiðar á sólarhring eða meiri. Til að gæta samræmis í merkingum var ákveðið að setja blikkljós, ef það var ekki þegar komið upp, við þær einbreiðu brýr sem náðu þessum umferðarmörkum⁵. Kostnaður við breyttar hraðamerkingar var greiddur af öðrum lið en ákveðið var að greiða kostnað við uppsetningu blikkljósanna af fjárveitingum til umferðaröryggisaðgerða. Fyrirhugað var að setja upp blikkljós við 16 einbreiðar brýr árið 2019 en af óviðráðanlegum ástæðum tókst aðeins að setja slík ljós upp við fimm brýr alls, þ.e. á Skeiða- og Hrunamannavegi, Skálholtsvegi, Þjórsárdalsvegi, Fijótshlíðarvegi og á Axarvegi. Keypt voru ljós fyrir fimm brýr á Vesturlandi sem sett verða upp árið 2020 en kaupum og uppsetningu blikkljósanna við sex brýr var frestað til ársins 2020. Sjá nánar í viðauka V.

| | |
|--------|--------------|
| ÁÆTLUN | 26.000.000,- |
| RAUN | 5.322.498,- |

⁴ Við brýrnar á Upphéraðsvegi var blikkljós þegar komið en aðrar merkingar voru bættar.

⁵ Vegna aðstæðna var ákveðið að lækka leyfilegan hámarkshraða í 50 km/klst. á tveimur brúm til viðbótar sem ekki náðu umferðarmörkum. Við aðra þeirra, brú yfir Klifárgil á Upphéraðsvegi, voru þegar komin blikkljós en við hina, brú yfir Hemru á Axarvegi, þurfti að setja blikkljós.

5.4. Ýmis verkefni og ófyrirséð

Umsjón öryggisaðgerða á vegum

Vinna við umsjón öryggisaðgerða á vegum er greidd af fjárveitingum til umferðaröryggisáætlunar. Hér undir fellur m.a. kostnaður við greiningu slysastaða. Kostnaður Vegagerðarinnar vegna þessa liðar árið 2019 var kr. 4.292.313.

Umferðaröryggisúttekt á vegum

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



Árið 2019 gerði Vegagerðin umferðaröryggisúttekt á Hvalfjarðarvegi milli Hringvegjar og sýslumarka við Botnsá og á Snæfellsnesvegi milli Vatnaleiðar og Stykkishólmsvegjar. Jafnframt var unnið að gerð skýrslna um umferðaröryggisúttektir. Kostnaður Vegagerðarinnar vegna þessa liðar árið 2019 var kr. 3.185.698.

Hraðagreining vegakerfisins

Árið 2019 hófst vinna við hraðagreiningu vegakerfisins en hún felst í því að skoða hvort æskilegt væri að breyta leyfilegum hámarkshraða á ákveðnum vegarköflum vegna tiltekinna atriða sem tengjast veglínu eða umhverfi vegarins.

Kostnaður Vegagerðarinnar sem greiddur var af fjárveitingum til umferðaröryggisaðgerða árið 2019 vegna þessa verkefnis var kr. 756.171.

| | |
|--------|--------------|
| ÁÆTLUN | 18.000.000,- |
| RAUN | 8.234.182,- |

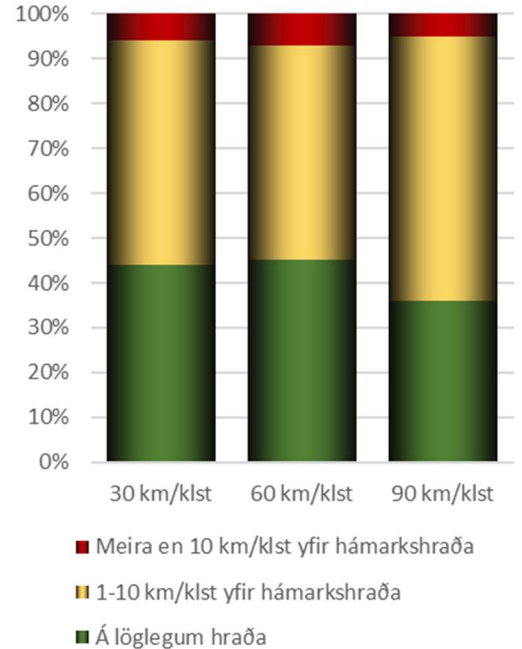
6. Aðgerðir og verkefni á árinu 2019: Stefnumótun, rannsóknir og löggjöf

6.1. Kannanir á aksturshegðun

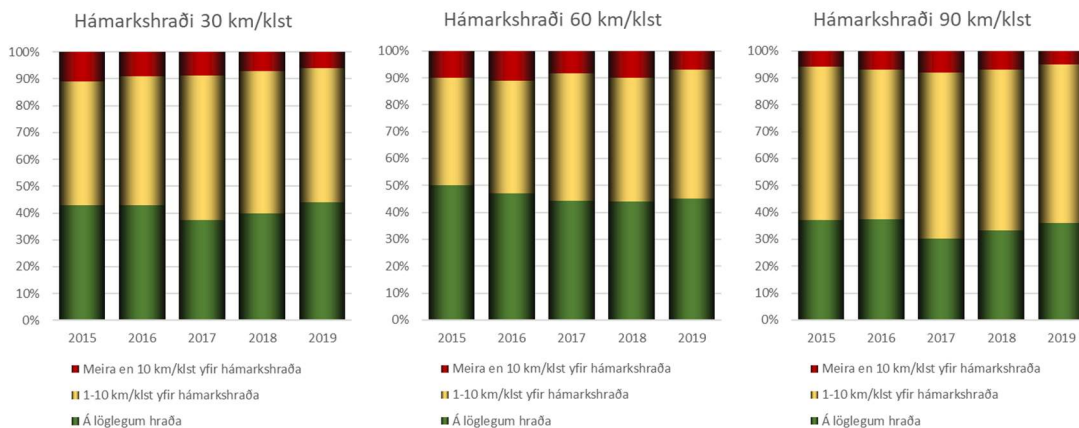
Netkönnun um viðhorf og hegðun í umferðinni

Í október og nóvember 2019 framkvæmdi Gallup könnun á aksturshegðun og viðhorfi til umferðar meðal almennings fyrir Samgöngustofu, Vegagerðina og Ríkislögreglustjóra. Sambærileg könnun hefur verið framkvæmd frá árinu 2005 og gefur könnunin mjög góða mynd af núverandi ástandi ásamt þróun á hegðun og viðhorfi fólks til umferðar. Svarendur voru 885, 18 ára og eldri, af báðum kynjum, af öllu landinu. Ellefta árið í röð var könnunin aðeins framkvæmd á netinu. Nánar má lesa um niðurstöður könnunarinnar á vef Samgöngustofu.

Um 35-45% Íslendinga halda sig innan hámarkshraða og um 5-7% Íslendinga aka hraðar en 10 km/klst. yfir hámarkshraða. Þróun ökuhraða frá 2017 virðist vera sú að fólk ekur hægar að jafnaði og virðir hámarkshraða örlítið meira ár frá ári. Meðalhraðinn er 4-5 km/klst yfir hámarkshraða og hefur lækkað aðeins síðustu ár.



Mynd 5. Sagður almennur ökuhraði við hámarkshraða 30, 60 og 90 km/klst. 2019

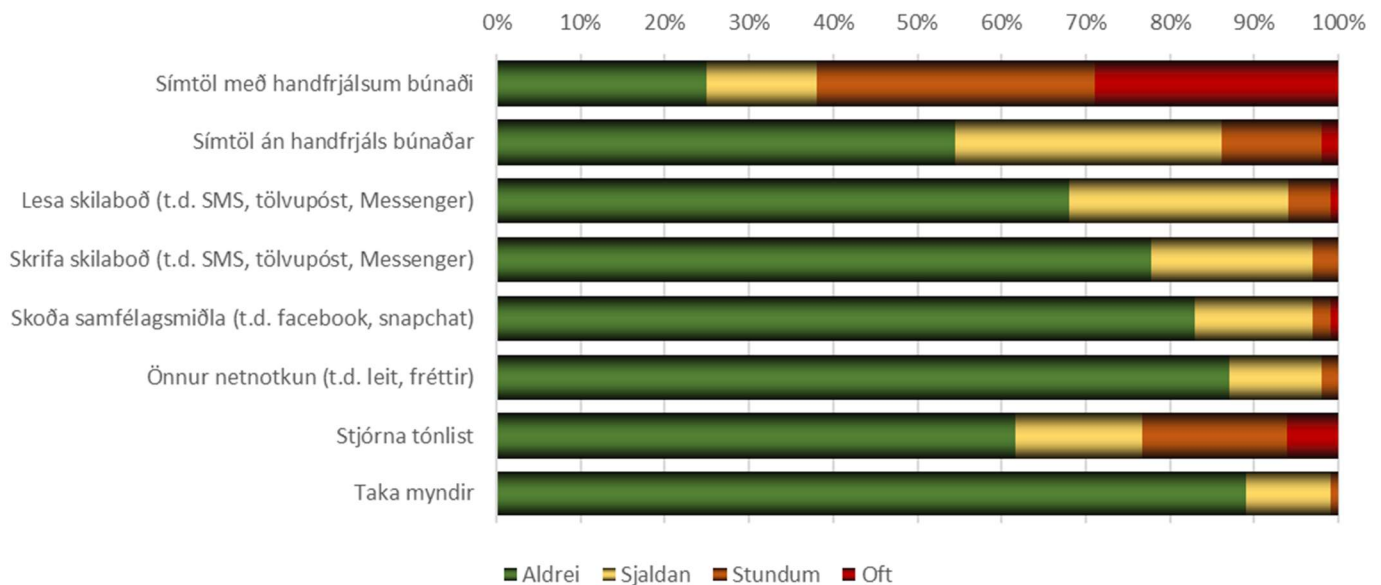


Mynd 6. Þróun ökuhraða við hámarkshraða 30, 60 og 90 km/klst. 2019

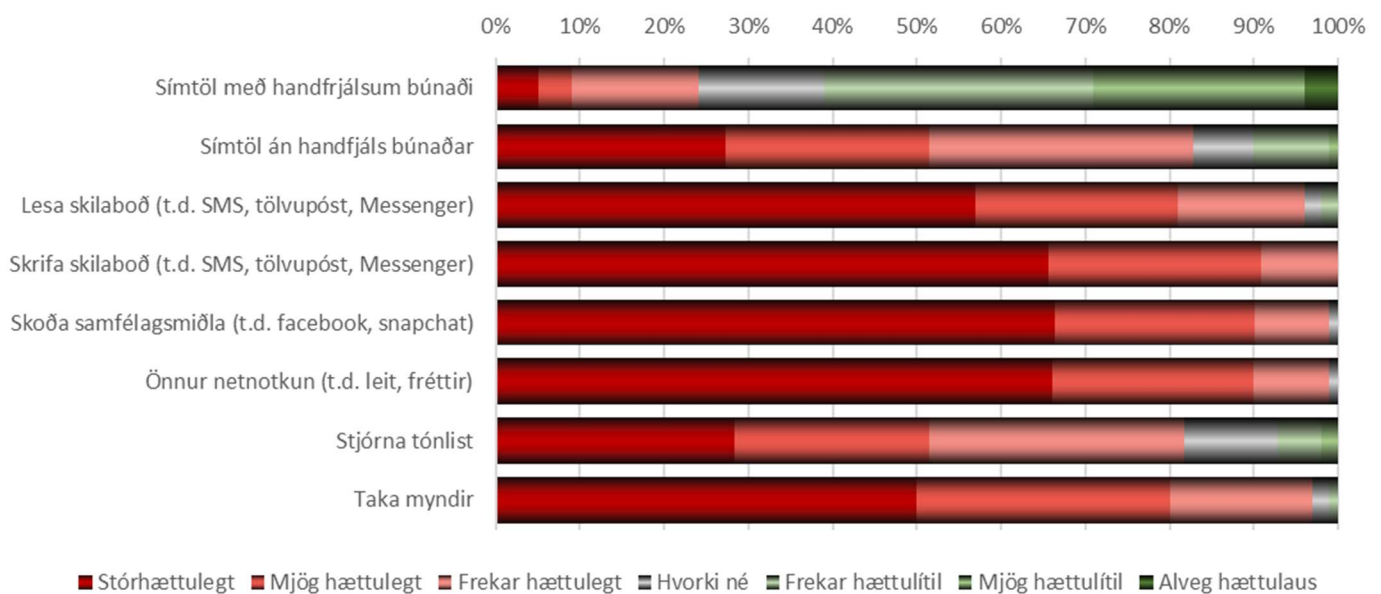
Um 83% ökumanna telja hegðun annarra vegfarenda valda sér truflun eða álagi við akstur. Er þá helst talað um skort á notkun stefnuljósá, farsímanotkun ökumanna og of hægan akstur. Truflun vegna farsímanotkunar ökumanna jókst mikið fram til ársins 2016 en hefur ekki aukist síðan þá. Hjólreiðamenn og fótgangandi verða einnig fyrir truflun í umferðinni. Þar er mest áberandi að ökumenn stöðva ekki við gangbraut, skortur á notkun stefnuljósá, of hraður akstur og farsímanotkun ökumanna. Þá má nefna að hegðun vegfarenda á rafknúnum hjólum truflar fótgangandi mun meira en hún hefur gert síðustu ár.

Farsímanotkun ökumanna er áberandi í umferðinni. Síðustu ár virðast þó færri tala í símann án handfrjáls búnaðar undir stýri en að sama skapi hefur annars konar farsímanotkun aukist. Þegar kemur að farsímanotkun er mikill munur á því hvað fólk telur hættulegt og hvað fólk gerir. Yfir 99% aðspurðra telja hættulegt að skrifa skilaboð á meðan á akstri stendur, þar af telja 65% það stórhættulegt. Þrátt fyrir þetta segjast 23% aðspurðra eiga það til að skrifa skilaboð undir stýri. Að sama skapi telja um 96% það hættulegt að lesa skilaboð undir stýri á meðan 32% játa þó að eiga það til að gera það. Áhyggjum veldur að færri en áður telja farsímanotkun undir stýri stórhættulega en í staðinn telja fleiri hana frekar hættulega. Er það vísbending um að fleiri telja hegðunina ásættanlega.

Hversu oft notarðu snjallsíma við akstur?

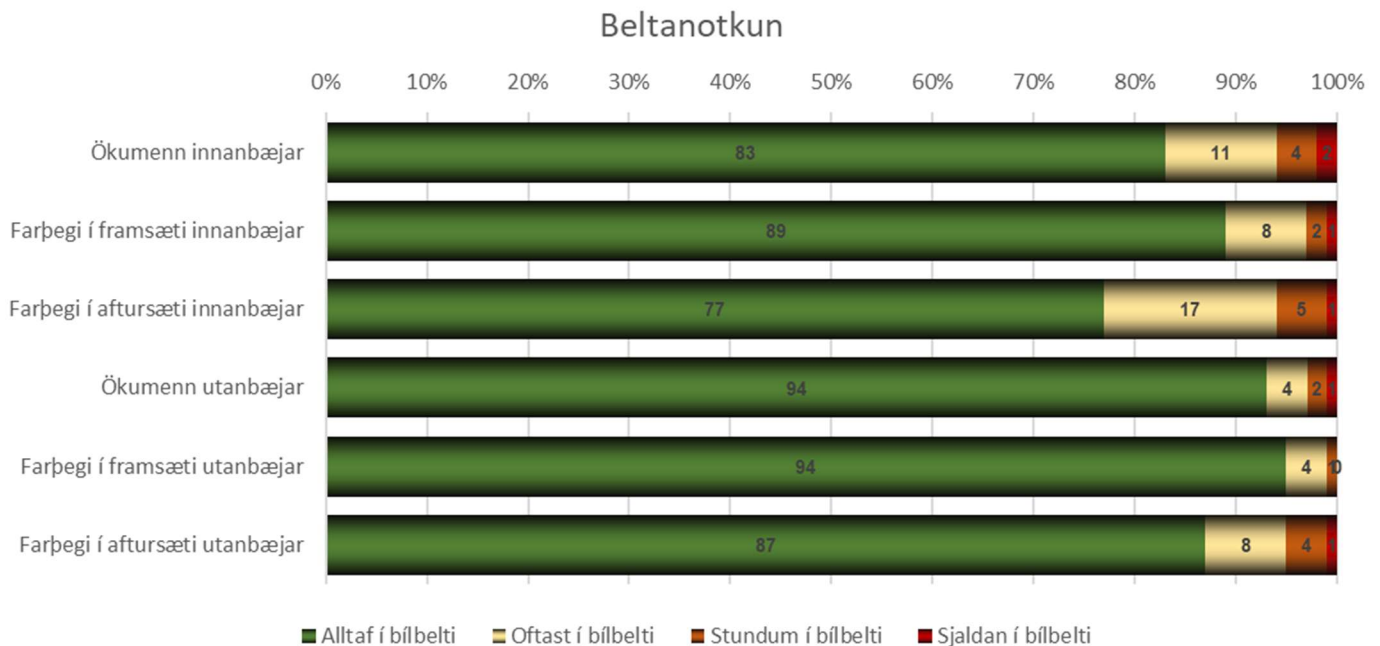


Hversu hættulega telurðu snjallsímanotkun við akstur?



Mynd 7. Farsímanotkun undir stýri og mat á hættunni sem henni fylgir

Varðandi beltanotkun sáust jákvæðar breytingar árið 2018 sem aftur hafa gengið til baka að einhverju leyti. Ökumenn innanbæjar höfðu síðustu ár fyrir árið 2018 sagst í 75-79% tilfella aldrei aka án öryggisbeltis. Árið 2018 var þessi tala komin upp í 87% en árið 2019 er hún 83% sem er verri niðurstaða en árið áður en þó betri en árin þar á undan. Sömuleiðis hækkaði hlutfall þeirra sem spenna alltaf beltin í framsæti innanbæjar úr 85% í 90% frá 2017 til 2018 en árið 2019 var sú tala komin í 89%. Utanbæjar segjast 94% ökumanna og farþega í framsæti alltaf spenna beltin og hafa þessar tölur lítið breyst síðustu ár. Beltanotkun í aftursæti er heldur minni og segjast farþegar í aftursæti alltaf vera í öryggisbelti í 77% tilfella innanbæjar en 87% utanbæjar.

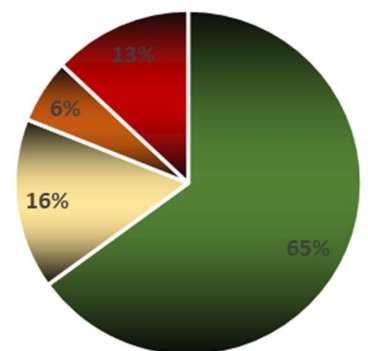


Mynd 8. Beltanotkun Íslendinga

Um 18% ökumanna eiga það til (oft, stundum eða sjaldan) að aka eftir að hafa fengið sér einn áfengan drykk. Er það mun betri niðurstaða en síðustu ár og besta niðurstaða sem mælst hefur frá upphafi. Til samanburðar var þetta hlutfall 24% til 29% á árunum 2013 til 2018 og var um þriðjungur þegar verst var árið 2012.

Hjólreiðar virðast vera að dragast saman yfir sumartímann ef marka má þessa könnun. Árið 2019 sögðust 3% hjóla daglega yfir sumartímann sem er það lægsta sem mælst hefur og sömuleiðis sögðust 51% aldrei nota hjól yfir sumartímann sem er það hæsta sem mælst hefur. Yfir vetrartímann breytist þetta hlutfall (um 1%) lítið sem ekkert á milli ára. Um 78% segjast aldrei hjóla yfir vetrartímann og er það hlutfall mjög svipað og síðustu ár. Þess má geta að þrátt fyrir þessar niðurstöður benda talningar hjá Reykjavíkurborg til þess að hjólreiðar hafi aukist á milli ára.

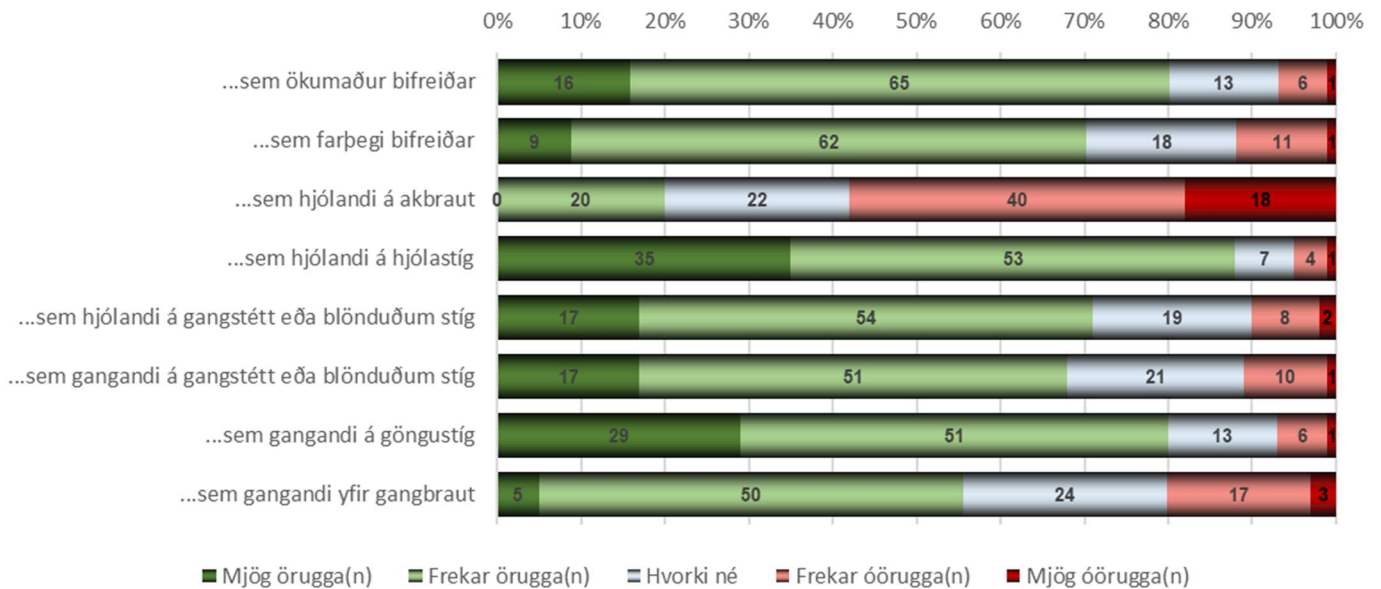
Hjálmanotkun á reiðhjóli jókst talsvert árið 2018 og er áfram góð þó hún minnki aðeins á milli ára. Árið 2019 segjast 65% alltaf nota hjálm samanborið við 67% árið 2018 en árin tvö þar á undan var þetta hlutfall um 60% og árið 2015 var þetta hlutfall rétt rúmlega helmingur. Aðeins voru þeir spurðir sem sögðust einhvern tíma hjóla.



Mynd 9. Hjálmanotkun reiðhjólamanna 2019

Þegar spurt er um upplifun fólks í umferðinni er ljóst að sumar aðstæður valda fólki óryggi umfram aðrar. Sérstaklega er áberandi hversu óöruggt fólk upplifir sig hjólandi á akbraut og að einhverju leyti gangandi yfir gangbraut.

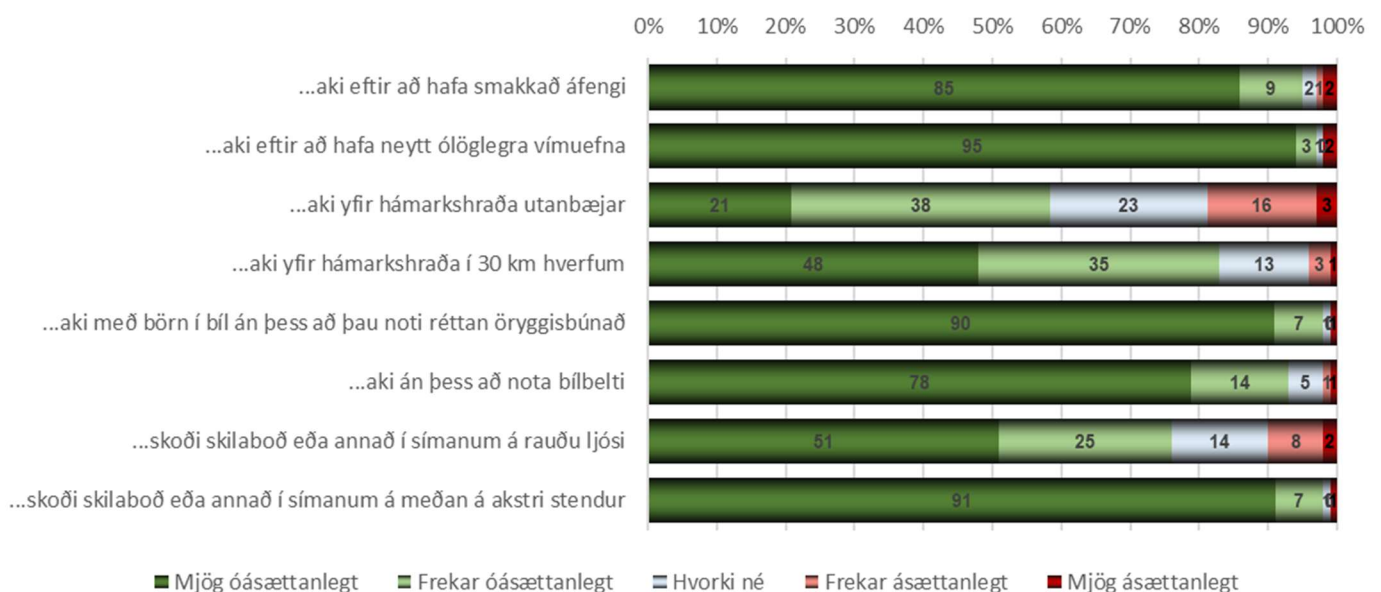
Hversu örugga(n) upplifirðu þig í umferðinni...



Mynd 10. Upplifun á öryggi í umferðinni

Spurt er um hversu ásættanleg ákveðin hegðun þykir í umferðinni og er sú spurning um margt gagnleg. Er hún prýðilegur mælikvarði á umferðarmenninguna í landinu og gagnast þannig í baráttunni fyrir bættri hegðun og betri umferðarmenningu. Einkar áberandi er hversu umburðarlynd við erum gagnvart of hröðum akstri utanbæjar.

Hversu ásættanlegt finnst þér að ökumaður bifreiðar...



Mynd 11. Umburðarlyndi gagnvart hegðun í umferðinni

Nánar má lesa um niðurstöður könnunarinnar á vef Samgöngustofu.

Umferðarkönnun

Auk netkönnunar fékk Samgöngustofa Landsbjörg með sér í lið til þess að framkvæma umferðarkönnun, en slík könnun fer fram við vegi landsins og er athugað með beltanotkun, ljósanotkun o.fl. Var þessi könnun sú fyrsta í árlegum könnunum sem framkvæmdar verða með samræmdum hætti, þ.e. á sama tíma á sama stað ár eftir ár. Þannig getum við metið hvort breytingar eigi sér stað með tímanum og hvort þróunin sé í rétta eða ranga átt.

Helstu niðurstöður könnunarinnar má finna í eftirfarandi töflu.

Tafla 10. Helstu niðurstöður umferðarkönnunar

| | Utanbæjar | Innanbæjar |
|-----------------------------|-----------|------------|
| Beltanotkun | 92,7% | 88,7% |
| Farsímanotkun | | 2,9% |
| Ljósanotkun | 87,0% | 92,8% |
| Hjálmanotkun bifhjólamanna | 100,0% | 83,3% |
| Hjálmanotkun reiðhjólamanna | 80,0% | 70,4% |

Alþjóðleg könnun um umferðaröryggi og umferðarmenningu

Greitt var fyrir framkvæmd alþjóðlegrar könnunar á Íslandi um umferðarmenningu og umferðaröryggi. Er hún af svipuðum toga og íslenska könnunin um viðhorf og hegðun í umferðinni en þar sem hún er alþjóðleg getum við borið okkur saman við aðrar þjóðir og séð þannig hvar við stöndum í alþjóðlegum samanburði og hvar við þurfum að bæta okkur.

Ferðavenjukönnun

Samgönguráð og Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu létu framkvæma ferðavenjukönnun þetta árið þar sem m.a. er athugað hvaða samgöngumáti er notaður, hversu margar ferðir eru farnar daglega o.fl. Var hluti þeirrar könnunar greiddur af umferðaröryggisáætlun.

| | |
|--------|-------------|
| ÁÆTLUN | 3.000.000,- |
| RAUN | 7.230.268,- |

6.2. Könnun á fræðsluefni til erlendra ferðamanna

Framkvæmdar voru tvær kannanir, um vetur og um sumar, þar sem athugað var hversu mikla fræðslu erlendir ferðamenn fengu um akstur á íslenskum vegum og hvað ber að varast í umferðinni á Íslandi. Er þær niðurstöður m.a. greindar eftir bílaleigum og geta bílaleigurnar því borið sig saman við samkeppnisaðilana og séð hvar þær bera af og hvar þær þurfa að bæta sig. Má ætla að slíkar niðurstöður hvetji bílaleigurnar til dáða við að fræða erlenda viðskiptavini sína.

| | |
|--------|-------------|
| ÁÆTLUN | 1.500.000,- |
| RAUN | 1.154.124,- |

7. Verkefni án sérstakrar fjárveitingar

7.1. Alþjóðlegt samstarf

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

Vegagerðin og Samgöngustofa tóku virkan þátt í þeirri nefnd NVF sem fjallar um umferðaröryggi en NVF er norrænn samstarfsvettvangur á sviði vegamála. Árið 2016 var fyrirkomulagi nefndarstarfsins breytt. Nefnd sem áður fjallaði eingöngu um umferðaröryggismál, fjallaði nú einnig um mál sem snúa að ökutækjum og flutningum⁶.

Í september 2019 sóttu þrjár fulltrúar Vegagerðarinnar og fjórir fulltrúar Samgöngustofu ársfund nefndarinnar sem haldinn var í Lillehammer í Noregi. Í tengslum við ársfundinn var haldin ráðstefna um umferðaröryggismál. Erindi sem haldin voru á ráðstefnunni má nálgast á slóðinni: <https://nvfnorden.org/arbejdsgrupper/trafiksikkerhed/praesentationer-fra-nordisk-trafiksikkerhedsforum-i-perioden-2016-2020/>

Vegagerðin tekur einnig virkan þátt í starfi vinnuhóps um umferðaröryggi sem starfar á vegum CEDR, en CEDR stendur fyrir Samtök vegamálastjóra í Evrópu. Árið 2019 sótti fulltrúi Vegagerðarinnar tvo fundi í nefndinni en á vettvangi hennar er m.a. fjallað um tilskipun Evrópusambandsins, nr. 2019/1936/EB um umferðaröryggisstjórnun vegamannvirkja⁷ og jafnframt er fylgst með því sem efst er á baugi í umferðaröryggismálum í löndunum. Í tengslum við seinni fundinn, sem var í Búdapest, var haldin ráðstefna um umferðaröryggi í tengslum við vegavinnu.

Samgöngustofa á fulltrúa í NTR sem er samnorrænt ráð sem fjallar um umferðaröryggi, þá aðallega með tilliti til fræðslu og herferða. Á þeim vettvangi eru verkefni og aðferðir bornar saman og reynum við að læra hvert af öðru. Sumar herferðir hafa verið teknar upp í heilu lagi frá einu landi til annars en aðrar hafa verið lagaðar að nýju landi eða einfaldlega nýttar sem innblástur í nýjar herferðir eða fræðsluverkefni.

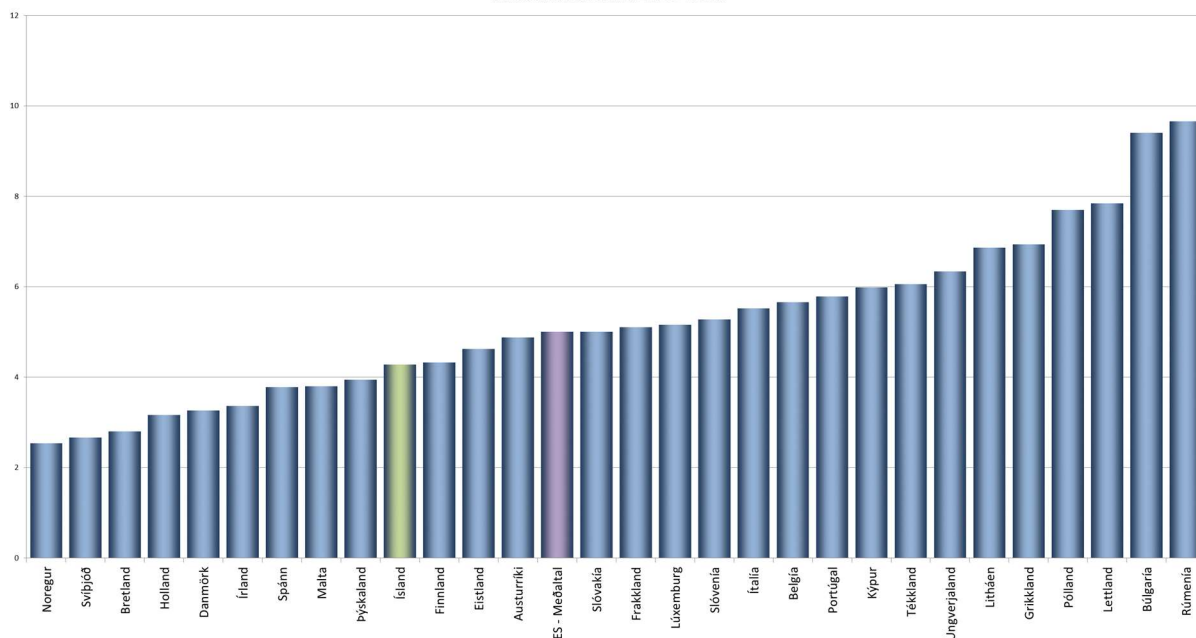
⁶ Þessu var breytt aftur árið 2020.

⁷ Upphaflega tilskipunin 2008/96/EB hefur verið endurskoðuð og var uppfærð tilskipun 2019/1936/EB samþykkt haustið 2019.

Árið 2019 átti Samgöngustofa fulltrúa í sérfræðingahóp á vegum Evrópusambandsins sem kennir sig við CARE. CARE er samevrópskur umferðarslysagagnagrunnur og kom hópurinn upphaflega saman til þess að þróa þann gagnagrunn í sameiningu. Formlegri þróun á gagnagrunninum er nú lokið en að sjálfsögðu munu gögn verða send í grunninn áfram. Efst á baugi í þessum hóp núna, fyrir utan árlegar gagnaviðbætur í CARE grunninn, er skilgreining á hegðunarmælikvörðum (e. Key Performance Indicators) þar sem ætlunin er að mæla með sambærilegum hætti hvernig umferðarmenning er í hverju landi fyrir sig. Mæla þessir mælikvarðar bæði hegðun, s.s. hraðakstur, ölvunarakstur, farsímanotkun undir stýri, o.fl. en einnig innviði landanna, s.s. gæði vega, öryggi bifreiða o.fl. Á myndinni að neðan má sjá tölfræði fengna úr CARE gagnagrunninum. Er um að ræða fjölda látinna á hverja 100.000 íbúa að meðaltali síðustu fimm ár. Er Ísland í 10. sæti yfir þau lönd þar sem best gengur.

Látnir á hverja 100.000 íbúa

Meðaltal árunna 2015-2019



Mynd 12: Fjöldi látinna í umferðinni á hverja 100.000 íbúa í Evrópu 2015-2019. Fengið úr CARE gagnagrunninum.



RÍKISLÖGREGLUSTJÓRI

Viðauki I. Sjálfvirkt umferðareftirlit

Stafrænar hraðamyndavélar 2019

Útg. október 2020

Helstu niðurstöður

- Á árinu 2019 skráðu stafrænar hraðamyndavélar samanlagt að meðaltali 108 brot á dag.
- 19 stafrænar hraðamyndavélar voru í notkun á landinu árið 2019. Þær eru staðsettar í Fáskrúðsfjarðargöngum, Hvalfjarðargöngum, Bolungarvíkurgöngum, Héðinsfjarðargöngum, við Fiskilæk í Hvalfjarðarsveit, við Árvelli á Kjalarnesi og svo eru tvær færanlegar vélar á höfuðborgarsvæðinu og ein slík á Vesturlandi.
- Vélarnar skráðu 39.469 hraðakstursbrot árið 2019 sem er talsverð fækkun milli ára.
- Flest brotin voru skráð á vélarnar á höfuðborgarsvæðinu eða 18.999 brot og næstflest voru tekin á vélar í Hvalfjarðargöngum, 6.141 brot.
- Flest brot voru skráð yfir sumartímann, frá júní til september en fæst í desember.
- Sá ökumaður sem ók hraðast samkvæmt skráningu hraðamyndavéla var á 169 km/klst á Kjalarnesi, snemma morguns á sunnudegi.
- Rannsókn var hætt í um 23% brota árið 2019. Það er lægra hlutfall en árin á undan en hlutfallið hefur verið á bilinu 26-38% frá árinu 2015. Í öðrum tilfellum fóru mál í ákærumeðferð eða var lokið með sektum.⁸

⁸Miðast niðurstöður við stöðuna þegar skýrslan er unnin, hlutfallið getur breyst lítillega þegar rannsóknum fleiri mála lýkur.

Tilmæli og aðdragandi

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

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

Tölfræðiupplýsingar um fjölda brota á árinu 2019 voru teknar úr málaskrá lögreglunnar 30. september 2020 af verkefnastjóra í afbrotatölfræði hjá ríkislögreglustjóra. Miðað er við brot sem áttu sér stað á tímabilinu 1. janúar 2019 til 31. desember 2019.

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

Hraðamyndavélar – staðsetning og notkun

Á árinu 2019 voru 19 stafrænar hraðamyndavélar í notkun. Fyrstu vélarnar voru teknar í notkun í júlí 2007 og höfðu því verið virkar í 12 ár. Virkar hraðamyndavélar voru staðsettar í umdæmi lögreglustjórans á höfuðborgarsvæðinu (færanlegar vélar og vélar á Kjalarnesi), á Vesturlandi (færanleg vél og vélar við Fiskilæk og í Hvalfjarðargöngum). Á Vestfjörðum (vélar í Bolungarvíkurgöngum), Norðurlandi eystra (vélar í Héðinsfjarðargöngum) og á Austurlandi (vélar í Fáskrúðsfjarðargöngum). Brotin eru skráð hjá lögreglustjóranum á Snæfellsnesi samkvæmt ákvörðun ríkislögreglustjóra, fyrir utan vélarnar sem staðsettar eru á höfuðborgarsvæðinu, og eru þau brot skráð hjá embætti lögreglustjórans á höfuðborgarsvæðinu.

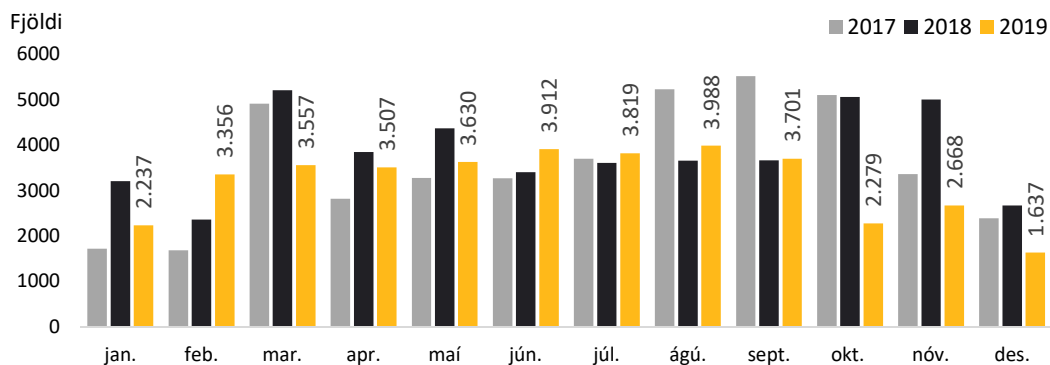
Fjöldi og dreifing brota yfir árið

- Skráð voru 39.469 brot árið 2019 sem eru nokkuð færri brot en síðustu þrjú ár á undan en 14% fækkun brota milli ára (sjá töflu 1).

Tafla 1. Fjöldi brota sem skráð voru á stafrænar hraðamyndavélar, árin 2008 til 2019.

| Ár | Fjöldi brota | Fjöldi brota á dag | Fjöldi hraðamyndavéla |
|------|--------------|--------------------|-----------------------|
| 2008 | 16.385 | 44 | 9 |
| 2009 | 23.134 | 63 | 10 |
| 2010 | 22.322 | 61 | 10 |
| 2011 | 13.238 | 36 | 15 |
| 2012 | 18.887 | 52 | 15 |
| 2013 | 13.028 | 36 | 15 |
| 2014 | 28.298 | 78 | 18 |
| 2015 | 33.812 | 93 | 18 |
| 2016 | 45.894 | 126 | 18 |
| 2017 | 42.969 | 118 | 17 |
| 2018 | 46.029 | 126 | 19 |
| 2019 | 39.469 | 108 | 19 |

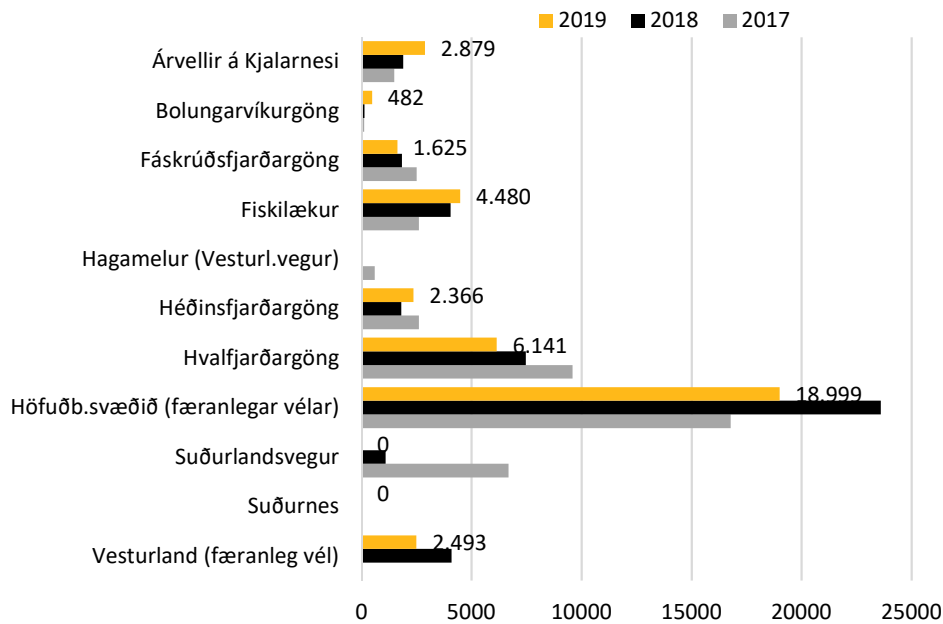
Á mynd 1 sést dreifing brota á árunum 2017 til 2019 eftir mánuðum. Árið 2017 voru flest brotin í ágúst til og með október en 2018 voru einnig mörg brot í nóvember. 2019 áttu færri brot sér stað yfir vetrartímann heldur en árin á undan, fæst brot í desember.



Mynd 1. Fjöldi hraðakstursbrota á stafrænar hraðamyndavélar 2017-2019, greint eftir mánuðum.

Á mynd 2 sést fjöldi skráðra hraðakstursbrota, greindur eftir vettvangi. Fjöldi brota er misjafn og ræðst það að mestu leyti af virkni véla og umferðarþunga. Flest brot voru skráð á vélarnar á höfuðborgarsvæðinu, eða 18.999. Næstflest brot voru skráð á vélarnar í Hvalfjarðargöngum eða 6.141. Hlutfallsleg aukning milli ára var mest í Bolungarvíkurgöngum eða um 265%, þar á eftir var mest aukning við Árvelli á Kjalarnesi eða um 52%. Ekkert brot var skráð á Suðurlandsvegi en það skýrist af því að mælistaðir milli Hveragerðis og Selfoss voru ekki virkir 2019. Þeir voru lagðir niður

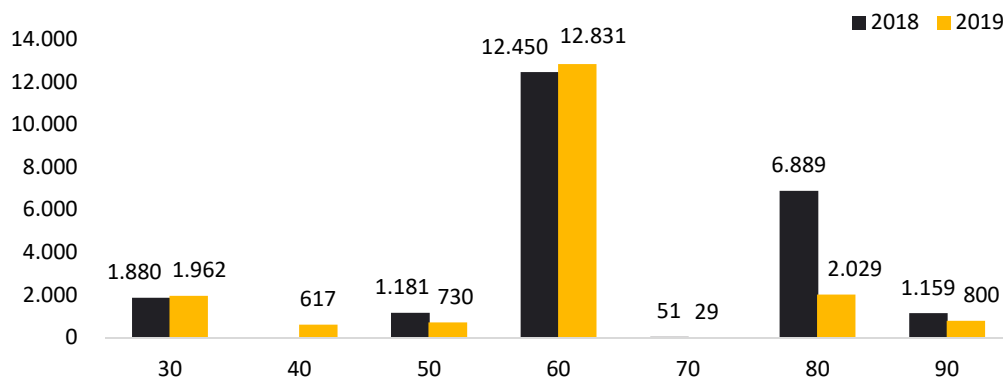
vegna vegaf framkvæmda og unnið að gerð nýrra mælistaða austan Selfoss.



Mynd 2. Fjöldi hraðakstursbrota á stafrænar hraðamyndavélar árin 2017-2019, greint eftir vettvangi.

Mældur hraði eftir vettvangi og skráðum hámarkshraða.

Á höfuðborgarsvæðinu voru tvær stafrænar hraðamyndavélar í notkun á árið 2019 eins og árið á undan. Fjöldi hraðakstursbrota úr vélunum árið 2019 var alls 18.999 brot. Á mynd 3 má sjá fjölda brota eftir því hver hámarkshraði á vettvangi brotanna var, árin 2018-2019.



Mynd 3. Fjöldi hraðakstursbrota á hraðamyndavélar höfuðborgarsvæðisins eftir hámarkshraða á vettvangi brots, árin 2018-2019.

Myndavélar á höfuðborgarsvæðinu mældu flest hraðakstursbrot á svæðum þar sem hámarkshraði var 60 km/klst, eða 12.831 brot. Þar af voru flest brot á Sæbraut og næstflesta á Hringbraut. Þar á eftir voru flest brot þar sem hámarkshraði er 80 km/klst og 30 km/klst eða alls 3.991. Þar sem hámarkshraði er 80 km/klst áttu flest brot sér stað á Vesturlandsvegi í pósnúmeri 110. Þar sem hámarkshraði er 30 km/klst áttu flest brot sér stað í Skeiðarvogi.

Fjöldi hraðabrota eftir vettvangi og hámarkshraða.

Á landsvísu, þar sem hámarkshraðinn var 70 km/klst óku flestir brotlegir á milli 81-90 km/klst eða 54% allra. Flest þeirra brota þar sem mældur hraði var yfir 111 km/klst. áttu sér stað í Fáskrúðsfjarðargöngum en þar voru skráð 18 slík brot. Árið 2019 mældust um 0,4% á 111 km/klst eða meira en í fyrra var það 0,7%. Sjá tölur fyrir 2019 í töflu 2.

Tafla 2. Hlutfall hraðabrota eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði er 70 km/klst.

| | 79 - 80 km/klst | 81 - 90 km/klst | 91 - 100 km/klst | 101 - 110 km/klst | 111 km/klst og hærra | Alls |
|---|--------------------|--------------------|---------------------|----------------------|-------------------------|-------------|
| Vesturland (færanleg vél) | 17% | 62% | 20% | 1,9% | 0,1% | 100% |
| Höfuðborgarsvæðið (færanlegar vélar) | 41% | 55% | 3% | 0,0% | 0,0% | 100% |
| Bolungarvíkurgöng | 32% | 59% | 6% | 1,9% | 0,7% | 100% |
| Fáskrúðsfjarðargöng | 29% | 54% | 13% | 4,1% | 1,1% | 100% |
| Héðinsfjarðargöng | 29% | 59% | 10% | 1,6% | 0,7% | 100% |
| Hvalfjarðargöng | 46% | 51% | 3% | 0,4% | 0,1% | 100% |
| Alls | 36% | 54% | 8% | 1,4% | 0,4% | 100% |

Þar sem hámarkshraðinn var 90 km/klst óku flestir brotlegir á milli 101-110 km/klst eða 57%. Þegar litið er til hópsins sem keyrði yfir 121 km/klst var hæst hlutfall ökumanna skráð á færanlegar vélar á Vesturlandi eða 5,1%. Hæst hlutfall ökumanna sem teknir voru á hraðanum 96-100 km/klst var á Kjalarnesi eða 38%. Sjá töflu 3.

Tafla 3. Hlutfall hraðabrota eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði er 90 km/klst.

| | 96 - 100 km/klst | 101 - 110 km/klst | 111 - 120 km/klst | 121 - 130 km/klst | 131 km/klst og hærra | Alls |
|---|---------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-------------------------|-------------|
| Vesturland (færanleg vél) | 29% | 57% | 9% | 4,2% | 0,9% | 100% |
| Höfuðborgarsvæðið (færanlegar vélar) | 30% | 58% | 10% | 1,6% | 0,8% | 100% |
| Kjalarnes | 38% | 53% | 7% | 1,8% | 0,6% | 100% |
| Fiskilækur | 33% | 55% | 10% | 1,6% | 0,3% | 100% |
| Alls | 32% | 55% | 9% | 2,3% | 0,7% | 100% |

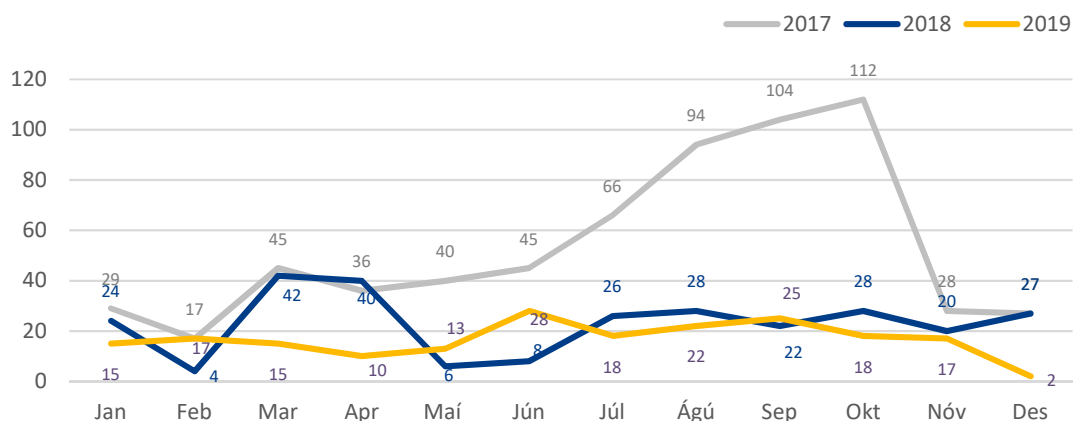
Mestur hraði eftir vettvangi

Í töflu 4 má sjá hæsta melda hraðann þar sem hámarks hraði var 70 km/klst og 90 km/klst. Þegar á allt er litið, má sjá að hæstur hraði mældist á Kjalarnesi eða 169 km/klst, þar sem hámarkshraði er 90 km/klst, næst hæstur hraði árið mældist í Fáskrúðsfjarðargöngum, eða 153 km/klst þar sem hámarkshraðinn er 70 km/klst. Árið 2018 var hæstur hraði mældur í Héðinsfjarðargöngum eða 169 km/klst.

Tafla 4. Hæsti mældi hraðinn þar sem hámarkshraði var annars vegar 70 km/klst og 90 km/klst hins vegar, eftir vettvangi, árið 2019.

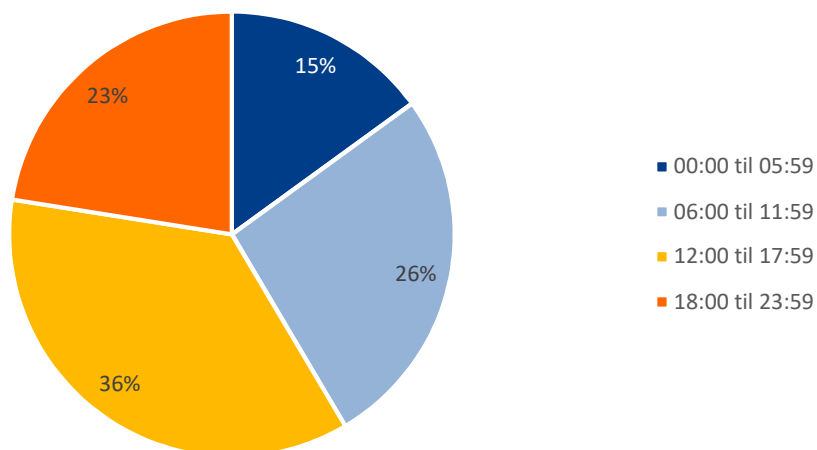
| Staðsetning | Hámarkshraði 70 | Staðsetning | Hámarkshraði 90 |
|---------------------|-----------------|---------------------------|-----------------|
| Bolungarvíkurgöng | 135 | Fiskilækur | 141 |
| Fáskrúðsfjarðargöng | 153 | Höfuðborgarsvæðið | 139 |
| Héðinsfjarðargöng | 127 | Kjalarnes | 169 |
| Hvalfjarðargöng | 137 | Vesturland (færanleg vél) | 133 |
| Höfuðborgarsvæðið | 96 | | |

Þegar brot aðila sem teknir voru á 121 km/klst eða meira eru skoðuð sérstaklega, má sjá að brot á þessu hraðabili eru jafn stór hluti af heildarfjöldi brota á stafrænar myndavélar og árið á undan, eða 0,5% (200 brot). Stærstur hluti brotanna átti sér stað yfir sumarmánuðina. Stærstur hluti þessara brota árið 2019 var mældur við Fiskilæk eða 44% allra sem mældust yfir 121 km/klst en það er svipað og árið á undan en þá var það 40%.



Mynd 4. Dreifing brota þar sem hraði er 121 km/klst eða meira yfir árin 2017, 2018 og 2019.

Þegar brot aðila sem teknir voru á 121 km/klst eða meira eru skoðuð eftir tíma dags, má sjá að þau mælast á öllum tímum sólarhringsins, en flest brotin eiga sér stað á milli 12 og 18, sama hlutfall og árið á undan. Fleiri brot áttu sér stað frá miðnætti til klukkan sex að morgni árið 2019 heldur en 2018 eða 15% en það var 10%. Sjá mynd 5.



Mynd 5. Dreifing brota þar sem hraði er 121 km/klst eða meira eftir tíma dags árið 2019.

Ferill brota

Þegar ferill þeirra brota, þar sem rannsókn var lokið við vinnslu þessarar skýrslu, er skoðaður má sjá að árið 2019 var rannsókn hætt í 23% tilvika⁹ en í 26% tilvika árið 2018 og 32% árið 2017. Í öðrum tilfellum fóru mál í ákærumeðferð eða var lokið með sektum.

Viðauki: Skýringar á hraðamælingum

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

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

⁹Miðast niðurstöður við stöðuna þegar skýrslan er unnin, hlutfallið getur breyst lítillega þegar rannsóknum fleiri mála lýkur.

Viðauki II. Lykilstærðir úr slysaskrá Samgöngustofu

2019



Tafla 1. Láttnir og alvarlega slasaðir 1991-2019

| Ár | Láttnir | Alvarlega slasaðir | Láttnir og alvarlega slasaðir |
|------|---------|--------------------|-------------------------------|
| 1991 | 27 | 230 | 257 |
| 1992 | 21 | 228 | 249 |
| 1993 | 17 | 246 | 263 |
| 1994 | 12 | 242 | 254 |
| 1995 | 24 | 239 | 263 |
| 1996 | 10 | 229 | 239 |
| 1997 | 15 | 203 | 218 |
| 1998 | 27 | 229 | 256 |
| 1999 | 21 | 222 | 243 |
| 2000 | 32 | 169 | 201 |
| 2001 | 24 | 158 | 182 |
| 2002 | 29 | 164 | 193 |
| 2003 | 23 | 145 | 168 |
| 2004 | 23 | 115 | 138 |
| 2005 | 19 | 129 | 148 |
| 2006 | 31 | 153 | 184 |
| 2007 | 15 | 195 | 210 |
| 2008 | 12 | 200 | 212 |
| 2009 | 17 | 170 | 187 |
| 2010 | 8 | 204 | 212 |
| 2011 | 12 | 154 | 166 |
| 2012 | 9 | 136 | 145 |
| 2013 | 15 | 177 | 192 |
| 2014 | 4 | 177 | 181 |
| 2015 | 16 | 178 | 194 |
| 2016 | 18 | 215 | 233 |
| 2017 | 16 | 189 | 205 |
| 2018 | 18 | 183 | 201 |
| 2019 | 6 | 182 | 188 |

Tafla 2. Fjöldi og hlutfall látinna eftir kyni

| 2019 | Fjöldi látinna | Hlutfall |
|------|----------------|----------|
| Karl | 5 | 83,3% |
| Kona | 1 | 16,7% |

Tafla 3. Fjöldi og hlutfall látinna eftir aldri

| 2019 | Fjöldi látinna | Hlutfall |
|-----------------|----------------|----------|
| 0-16 ára | 0 | 0% |
| 17-26 ára | 1 | 16,7% |
| 27-36 ára | 1 | 16,7% |
| 37-46 ára | 0 | 0% |
| 47-56 ára | 0 | 0% |
| 57-66 ára | 3 | 50% |
| 67 ára og eldri | 1 | 16,7% |

Tafla 4. Fjöldi og hlutfall látinna eftir ársfjórðungi

| 2019 | Fjöldi látinna | Hlutfall |
|------------------|-----------------------|-----------------|
| janúar-mars | 0 | 0% |
| apríl-júní | 3 | 50% |
| júlí-september | 1 | 16,7% |
| október-desember | 2 | 33,3% |

Tafla 5. Fjöldi og hlutfall látinna í dreifbýli/þéttbýli

| 2019 | Fjöldi látinna | Hlutfall |
|-------------|-----------------------|-----------------|
| Dreifbýli | 6 | 100% |
| Þéttbýli | 0 | 0% |

Tafla 6. Vegfarendahópar látinna

| 2019 | Fjöldi látinna | Hlutfall |
|-------------------------|-----------------------|-----------------|
| Ökumaður fólksbifreiðar | 1 | 16,7% |
| Farþegar fólksbifreiða | 2 | 33,3% |
| Ökumaður bifhjóls | 1 | 16,7% |
| Ökumaður veghefils | 1 | 16,7% |
| Fótgangandi | 1 | 16,7% |

Tafla 7. Tegund banaslysa

| 2019 | Fjöldi látinna | Hlutfall |
|---------------------------|-----------------------|-----------------|
| Framanákeyrsla | 1 | 16,7% |
| Útafakstur og bílveltur | 3 | 50% |
| Ekið á óvarinn vegfaranda | 1 | 16,7% |
| Fall af bifhjóli | 1 | 16,7% |

Tafla 8. Fjöldi og hlutfall látinna eftir landsvæðum

| 2019 | Fjöldi látinna | Hlutfall |
|-------------|-----------------------|-----------------|
| Vesturland | 2 | 33,3% |
| Vestfirðir | 2 | 33,3% |
| Norðurland | 1 | 16,7% |
| Austurland | 1 | 16,7% |

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

Uppgjör fyrir árið 2019



Samtals

| Verkefni eftir landshlutum | Kostnaður í lok árs 2019 (þús. kr.) |
|-----------------------------------|--|
| Suðursvæði | 98.553 |
| Vestursvæði | 108.879 |
| Norðursvæði | 100.810 |
| Austursvæði | 82.186 |
| Samtals | 390.429 |

Suðursvæði

| Vegkafli | Staður | Áætlun 2019 | Aðgerðir 2019 | Kostnaður í lok árs 2019 (þús. kr.) |
|------------------|---------------------------------|--|--|--------------------------------------|
| 1-a4 | Hringvegur vestan við Foss | Óvarin ræsi | Lengd voru voru sjö ræsi, og þá beggja megin, sum hver frekar stór. | 5.307 |
| 1-a9 | Hringvegur við Hrífunesveg | Verkefni bættist við. | Útbúin var hjárein, með klæðingu, þar sem beygt er frá Hringveginum inn á Hrífunesveg nr. 209-01, þar sem m.a. verður ný aðkoma að bílastæðinu við Laufskálavörðu, sem er vinsæll áningastaður ferðamanna. | 2.276 |
| 1-b4 | Hringvegur við Reynishverfisveg | Fylla í skurð handan vegamótanna. | Verk unnið skv. áætlun. | 15.254 |
| 1-b4 | Hringvegur við Gatnabrún | Bæta merkingar. Þetta stefnuörvar, stækka þær ef þarf, setja annað skilti um leiðbeinandi hraða, vara við beygjunni nær og lækka leiðbeinandi hraða nær beygjunni. | Verk unnið skv. áætlun. | |
| 1-b4/1-b5/218-01 | Hringvegur við Dyrhólaveg | Lagfæringar vegamóta. Framhald verkefnis sem hófst 2018. | Framhald verks frá 2018 þar sem færð voru til vesturs gatnamót Hringvegarins og Dyrhólavegjar nr. 218-01. Unnið var við undirbygginguna þá, en klæðing sett á í ár sem og merkt og málað, og gengið frá núverandi vegi og bætt í sigkafla. | |
| 1-b5 | Hringv. í Mýrdal | Lenging ræsa. | Eitt ræsi lengt. | |
| 1-b7 | Hringvegur við Þorvaldseyri | Aðgerðir í tengslum við myndatökustað. Nýtt plan sunnan vegar verður útbúið og klætt og gamalt plan norðan vegar verður fjarlæggt. Jafnframt þarf að fjölga skiltum um 70 km/klst. hámarkshraða. Einnig þarf að mála hraðamerki í vegyfirborð. | Bílaplani framan við bæinn Þorvaldseyri var lokað og nýtt gert fyrir framan hús sem áður hýsti sýningu um Eyjafjallajökulsgosið 2010, en hýsir nú upplýsingamiðstöð Kötlu jarðvangs, þ.e.a.s. bílastæðið þar var stækkað til vesturs og innkeyrslan að því færð. Jarðvegsskipta þurfti og keyra að efra burðarlagi og setja klæðingu á, auk þess sem vegrið var sett til varnar óvörðum vegfarendum. Eftir er að mála hraðamerkið. | 16.069 |

| | | | | |
|--------------|--|---|--|---------------|
| 1 | Hringvegur milli Skóga og Þjórsár. II. áfangi. | Lagfæring öryggissvæðis. Lenging ræsa. Setja upp vegrið á einum stað þar sem ekki er hægt að lengja ræsi. | Sett var töluvert af efni í vegfláana rétt austan Varmarhlíðar í suðurkanti (í 230 metra kafla) og í norðurkanti (í 160 metra kafla). Síðan austan og á móts við afleggjarann að Hlíð var sett efni í fláana (í 430 metra sunnan vegar). Sett var upp 84 m langt vegrið að norðanverðu á móts við Garðsaukalæk (nánast á Hvolsvelli) þar sem ekki var hægt að lengja ræsið þeim megin. | 7.548 |
| 1-c5 | Hringvegur við Bugaveg | Gera hjárein. | Útbúin var hjárein, með klæðingu, þar sem beygt er frá Hringveginum inn á Bugaveg nr. 273-01. | 3.287 |
| 1-c8/1-c9 | Hringvegur við Landvegamót | <u>Skipta út stórum ljósamerkjum fyrir ljósaskilti á röri</u> en lögregla hefur gagnrýnt að stóru merkin skyggi á. Engar fjárveitingar eru til breytinga á vegamótunum en ýmsar tillögur hafa verið skoðaðar. | Endurnýjuð voru umferðarmerki sem talin voru skyggja á þegar komið var niður Landveginn, og sýn á Hringveginn þaðan var ekki nógu góð. | 373 |
| 1-d2 | Hringvegur við Þingborgarveg (3118-01) | Lýsing. Setja upp þrjá ljósastaura. | Sett var upp lýsing á hjárein sem er við afleggjarann að Þingborg, þar sem m.a. er skóli og leikskóli, en umfram önnur vegamót er þarna mikil umferð og stutt í rafmagn. | 959 |
| 34-05 | Eyrarbakkevegur um Óseyrarbrú | Bann við framúrakstri í samráði við þjónustudeild. Fjárveiting miðar við kostnað við skilti. | Lokið en kostnaður greiddur af öðrum lið. | |
| 35 | Biskupstungnabraut | Lagfæring öryggissvæðis, sjá niðurstöður umferðaröryggisúttektar, IV. áfangi. | Fyllt var í um 840 m af skurðum í ofanverðu landi Svínavatns, sitt hvoru megin Biskupstungnabrautar. | 5.260 |
| 35-01/350-01 | Biskupstungnabraut við Grafningsveg neðri | Búið að setja hjárein en eftir að setja upp skilti A07.31 og A07.32. | Lokið en kostnaður greiddur af öðrum lið. | |
| 36-11 | Þingvallavegur | Lagfæring öryggissvæðis, IV. áfangi, framhald. 13/3/2019: Halda áfram að lagfæra ræsi og keyra í kanta á þessum kafla og nærliggjandi köflum. | Keypt voru og lengd ræsi á 4 stöðum, ásamt því að ekið var efni í fláa Mosfellsdalsmegin. | 10.568 |
| 39-01 | Þrengslavegur við Raufarhólshelli | Gera hjárein. | Lokið. | 5.393 |
| 39-01 | Þrengslavegur, Skógarhlíðabrekka | Lagfæra umhverfi vegarins þar sem að vegrið er ekki til staðar við Skógarhlíðabrekku. Lagfæra fláa eða setja vegrið. | Sett var upp 316 m langt víravegrið og einnig ekið efni í fláana. | 10.070 |
| 47-02 | Laxá í Kjós | Setja upp skilti sem sýnir að bannað er að tjalda. | Lokið | 12 |
| 48-01 | Kjósarskarðsvegur | Verkefni bættist við. | Lagað var útskot við upplýsingaskilti við gatnamót Hvalfjarðarveggar. | 257 |

| | | | | |
|--------|---|---|--|--------------|
| 460-01 | Eyrarfjallsvegur við Hvalfjarðarveg (stöð 8700 á Hvalfjarðarvegi) | Setja útskot við upplýsingaskilti. | Lagað var útskot við upplýsingaskilti við gatnamót Hvalfjarðarvegur. | 340 |
| 461-01 | Meðalfellsvegur við Hvalfjarðarveg (stöð 9800 á Hvalfjarðarvegi) | Setja útskot við upplýsingaskilti. | Lagað var útskot við upplýsingaskilti við gatnamót Hvalfjarðarvegur. | 211 |
| 231 | Þjónustustöð Vík | Ýmsar aðgerðir. | Vík notaði sína fjárveitingu til að setja upp svokallaða „broskalla“ sitt hvoru megin við þéttbýlisaðkomuna við Vík. | 1.985 |
| 232 | Þjónustustöð Selfossi | Lagfæring á umhverfi vega, ýmsir staðir | Selfoss notaði sína fjárveitingu til að lengja 4 ræsi neðst á Landvegi (næst Hringveginum). | 1.803 |
| 341 | Þjónustustöð Hafnarfirði | Lagfæring á umhverfi vega, ýmsir staðir | Hafnarfjörður notaði sína fjárveitingu til að laga plan á Mosfellsheiði (36-08_1850) sem mikið hefur verið notað af ferðaþjónustuaðilum og ferðamönnum til norðurljósaskoðana. | 2.265 |
| | Hönnun öryggisaðgerða á Suðursvæði 2019 | | | 4.091 |
| | Stjórnun, umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á Suðursvæði 2019 | | | 5.224 |

Samtals áfallinn kostnaður á Suðursvæði 2019:

98.553

Vestursvæði

| Vegkafli | Staður | Áætlun 2019 | Aðgerðir 2019 | Kostnaður í lok árs 2019 (þús. kr.) |
|-------------|--|---|---|-------------------------------------|
| 1-g1 | Hringvegur austan Akrafjalls | Lagfæring öryggissvæðis, 2. áfangi | Sett var framhjálaup við Hólabrú ásamt því að lagaðir voru fláar í kring um Grundartangavegamótin | 3.400 |
| 1-g1/506-01 | Hringvegur, vegamót við Grundartangaveg | Vegamótin eru búin að fara í 3. stigs rýni. Halda þarf áfram að lagfæra vegamótin á grundvelli þeirrar rýni og setja lýsingu. Setja í fláann til að draga úr hlykk. Rætt um að þarna sé eðlilegt að lækka hraða. | Vegamót við Grundartanga voru breikkuð til norðurs ásamt því að sett var upp lýsing á Vegamótin. | 28.198 |
| 1-g3 | Hringvegur við Skipanes | Þarna var skurður færður árið 2018 en lítilsháttar frágangur er eftir. | Kláraður var yfirborðsfrágangur, svæðið þar sem skurðir voru færðir var sléttað. Verki lokið. | 896 |
| 1-g3 | Hringvegur við Melasveitarveg við Fiskilæk | Sjá póst frá BRÁ 14/2/2019. Vegvísir villandi og djúp kverk við hliðina á veginum við skiltið. Ákveðið að lagfæra umhverfi við tenginguna, m.a. fláa við skiltapúða, og e.t.v. athuga staðsetningu vegvísis. | Búið er að setja efni í kverkina svo hún sé ekki jafn djúp. Verki lokið. | 670 |
| 1-g6 | Hringvegur um Borgarnes | Framhald aðgerða við Hrafnaklett og Húsasmíðu, búið er að setja umferðareyju, mála gangbraut og lækka leyfilegan hámarkshraða. Það sem á eftir að gera er að ljúka við frágang á gangstétt og færa göngustíg þannig að hann liggja að gangbrautinni. Svæði skoðar betur hvað er hægt að gera varðandi skurð meðfram vegi, fengu tilboð í verkið sem var mjög hátt. Ákveðið að klára verkefni í sambandi við göngustíg og hellulögn. | Göngustígar voru færðir í samstarfi við Borgarbyggð, svo að þeir passi betur inn á nýja gangbraut. Verki lokið | 1.534 |
| 1-g9 | Hringvegur í grennd við Svignaskarð | Lagfæring á umhverfi vega, annar áfangi, skv. úttektarskýrslu. Kafli frá stöð 6880 að stöð 7880 sló út í slysgreiningu. Stóð til að gera 2018 en náðist ekki. Ath. vegamótin við Langavatnsveg virðast vera vandamál. Ný tenging í byggingu, norðar, nauðsynlegt að færa hjáreinina. Lagfæra jafnframt fláa á um 400 m kafla vestan vegar, sunnan vegamótanna. | Sett var efni í fláa á rúmlega 400 m kafla ásamt því að framhjálaup var fært eftir að gatnamótin inn á Langavatnsveg voru færð. Verki lokið | 5.329 |

| | | | | |
|-------|---|--|--|---------------|
| 54-12 | Snæfellsnesvegur í grennd við Kirkjufellsfoss | Verkefni bættist við. | Eftir ósk frá sveitarfélaginu um nýja tengingu inn á nýtt bílastæði kom í ljós að tengingin inn á bílastæðið var ekki á hentugum stað með tilliti til umferðaröyggis og var farið í að reyna að skoða nýjar lausnir. Besta lausnin var sú að lækka hæðina þar sem áætlað var að tengja inn á Snæfellsnesveg, peningar voru því færðir í þetta verkefni. Lækkuð var því blindhæð á um 250 m kafla. Verki lokið. | 29.813 |
| 58-01 | Stykkishólmsvegur við Vogaskeið | 2019: Vinna verk skv. áætlun 2018. | Sett voru stálræsi inn í steipta rennu, þau voru fest niður og fláar lagaðir yfir ræsin. Verki lokið. | 4.799 |
| 60-01 | Vestfjarðavegur um Brattabrekku | Uppsetning bitavegríða sem eru til. | Keypt voru bitavegríð á þrjá kafla á Bröttubrekku þar sem skipta á út ónýtum vegriðum. | 11.124 |
| 60-06 | Vestfjarðavegur um Búðardal | 2019: Eftir að setja umferðareyjur og meira af kantsteini. Stefnt að því að klára 2019. | Búið að setja upp umferðareyjur og kantsteina. Verki lokið. | 1.995 |
| 61-31 | Djúpvegur í Skötufirði | | Eftirstöðvar vegna framkvæmda 2018. | 34 |
| 61-38 | Djúpvegur um Súðavíkurhlíð | Verkefni bættist við. | Sett var efni utan á veg til að laga axlir og öryggissvæði við hlið vegar. | 5.260 |
| 62-07 | Barðastrandarvegur við Patreksfjörð | | Greiðsla eftirstöðva kostnaðar v. hraðaviðvörðunarskiltis sem sett var upp 2018. Kostnaður hafði verið rangl. færður á verkhlutanr. 006043S. | 76 |
| 68-08 | Innstrandavegur | Verkefni bættist við. | Ákveðið var að breikka blindhæð á Innstrandavegi og stefnugreina ásamt því að taka þrjú klettabelti sem voru þess valdandi að mikil vatnssófnun varð á veginum. | 3.233 |
| 451 | Þjónustustöð Borgarnesi | Lagfæringar á umhverfi vega og fl. Ýmsir staðir. Mikilvægt að allt sem gert er sé skráð. Sérstaklega er bent á niðurstöður úttektarskýrslna. | Lagfæring á vegöxl og vegfláa á Hringvegi 1-h4 um Holtavörðuhéiði st. ca. 9940-9980. Efni var úrkast úr námu við Fornahvamm. | 1.333 |
| 452 | Þjónustustöð Ólafsvík | | Keypt var ræsaefni 70cm x 6m og 90cm x 6m til að lengja ræsi á 54-12. | 256 |
| 453 | Þjónustustöð Búðardal | | Stærstur hluti fjárveitingar nýttur í kaup á vegriðum á Bröttubrekku. | 44 |

| | | | | |
|--|---------------------------|--|---|--------------|
| 461 | Þjónustustöð Patreksfirði | | Hreinsað úr vegrásum við Raknadalshlíð og Patreksfjörð. | 277 |
| 452 | Þjónustustöð Ísafirði | | Staksteinar víða hreinsaðir úr rásum meðfram Djúpvegi 61, einnig var hreinsað úr rásum meðfram Vestfjarðavegi 60-44 Bjarnardal / Gemlufallsheiði. | 730 |
| 463 | Þjónustustöð Hólmavík | | Fjárveiting nýtt í aðgerðir á Innstrandavegi, 68-08, sjá ofar. | 0 |
| Hönnun öryggisaðgerða á Vestursvæði 2019 | | | | 878 |
| Stjórnun, umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á Vestursvæði 2019 | | | | 9.001 |

Samtals áfallinn kostnaður á Vestursvæði 2019:

108.879

Norðursvæði

| Vegkaflí | Staður | Áætlun 2019 | Aðgerðir 2019 | Kostnaður í lok árs 2019 (þús. kr.) |
|------------------|---|---|---|-------------------------------------|
| 1-k4 | Hringvegur norðan Miðfjarðarvegjar | Búið er að bæta efni í fláa norðan við brú og setja bitavegríð í framhaldi af brúarvegriði. Það á eftir að setja árekstrarenda á vegriðið ásamt því að setja stefnuörvar í beygjuna. | Árekstrarendar settir á alla vegriðsenda en enn eftir að setja stefnuörvar. | 1.834 |
| 1-k4 | Hringvegur við vegamót við Miðfjarðarveg (að Laugarbakka) | Hætt við dropann í bili en eftir er að bæta merkingar T-vegamótanna, setja þverslá ofan á vegvísa. | Búið er að bæta við merkjum en ekki ljúka verkinu þar sem nokkur skilti fengust ekki fyrir en seint á árinu. | |
| 1-k5/1-k6/711-07 | Hringvegur við vegamót Vatnsnesvegjar. | Búið er að gera hjárein en það á eftir að klæða. Búið er að setja upp stóran hluta af merkingum en það er ekki allt komið. | Klæðing lögð á framhjálaup og merkingar bættar. | 1.292 |
| 1-k6 | Hringvegur við Víðigerði, annar áfangi | Búið er að taka niður hraðann og setja vegrið austan vegarins. Ekki er komin sátt um þvottaplanið og vegginn, mögulega er hægt að fara í eignarnám en það er langsótt. Svæði þarf að tala við staðarhaldara og útskýra hættuna sem stafar af veggnum. Nauðsynlegt er að gera eitthvað við steypa vegginn óháð framtíð bensínsölu. Taka vegginn, laga fláana og hugsanlega lengja ræsi. | Við veitingasöluna í Víðigerði var þvottaplan með steypum vegg rífið og fjarlægð. Ræsi vinstra megin við þvottaplan lengt og vegflái gerður með halla 1:3. Keyrt í vegfláa í hægri kanti norðan við heimreiðina að Auðunnarstöðum II og hann gerður með halla 1:3. Víravegríð sett í stað röravegríðs á planinu sunnan við félagsheimilið Víðihlíð st. 6330-6376, lengd = 46 m. | 5.798 |
| 1-m2_1-m5 | Hringvegur um Langadal og Vatnsskarð, V. áfangi | Halda áfram lagfæringum skv. úttektarskýrslu. Lagfæring fláa og uppsetning vegriða. | Fláavegríð af gerðinni "Blue system" sett upp við Miðgil í Langadal hægra megin, st. 3253 - 3668, lengd 415 m. | 3.810 |
| 1-m8 | Hringvegur í grennd við Miðhús og Höskuldsstaði, II. áfangi | Annar áfangi lagfæringa í kjölfar umferðaröryggisúttektar. Ákveðið var að bæta við tvöfaldri röð af stefnuörvum í beygjuna. Búið er að þétta stoðirnar með beygjuörvum en ekki var sett tvöföld röð. Svæði athugar ástand vegaxla og hvort að "hryggur" sé í vegkanti sem kemur í veg fyrir afvötnun vegarins. | Settar nýjar stefnuörvar, stærri og með sterkara endurskini. | 256 |

| | | | | |
|-----------------------|--|---|---|--------|
| 1-p4/1-p5/82-01 | Vegamót Hringvegur og Ólafsfjarðarvegur, fyrsti áfangi | Búið er að keyra í fláa og gera hjárein. Ljúka þarf við að bæta merkingar, t.d. setja þverslár ofan á vegvísa. Einnig á eftir að setja dropa. Lýsing er í undirbúningi og stefnt er að því að setja 7 staura. | Lýsing sett upp á vegamótin, samtals átta staurar, fimm á Hringveginn og þrjár á Ólafsfjarðarveg. Dropi settur á Ólafsfjarðarveg við vegamótin. | 9.785 |
| 1-p9/1-q0/829-01 | Hringvegur við Eyjafjarðarbraut eystri | Vantar seinni lag buldurspala á Eyjafjarðarbraut eystri, verða settir í vor. Setja merkin A07.31 og A07.32 á Hringveg beggja vegna vegamótanna ef þau eru ekki komin. Vinna að því sem hægt er skv. verkefnalista KaH, MSP sem farin var vorið 2018. Listinn er í fundargerð eftir fund 21.03.2019. | Gengið frá buldurspólum, kanstikur settar upp til að stýra umferð betur og umferðamerki A07.31 og A07.32 sett upp. | 341 |
| 1-q4 | Hringvegur við Fnjóskárbrú | Verkefni bættist við. | Ný vegrið með öryggisenda sett við austurenda Fnjóskárbrúar | 3.007 |
| 72-02 | Hvammstangavegur, Hvammstanga | Gönguleið skólabarna. Gangbraut með miðeyju og merking gangbrautar með gangbrautarljósastaur. | Gangbraut gerð með miðeyju og lýsing fyrir gangbrautir sett upp. | 14.238 |
| 76-06 | Siglufljarðarvegur sunnan heimreiðar að Litlu-Brekku | Setja stefnuörvar í beygju sem er mjög lúmsk, e.t.v. of stutt m.v. stefnubreytingu. Í framhaldinu þarf að skoða umhverfi vegarins á þessum stað. Beygjan er u.þ.b. í stöð 3000. | Stefnuörvar settar upp í beygj. | |
| 85-02 | Ræsi við Garðsnúppinn | Vatn við veg við ákveðnar aðstæður. Ákveðið að setja vegrið. | Fláavegrið af gerðinni "Blue system" sett upp vinstra megin, st. 1116 - 11276, lengd 160 m. | |
| 85-02/85-03 og 845-02 | Norðausturvegur/Aðaldalsvegur. T-vegamót við Tjörn | Hætta á að ökumenn aki ranglega um vegamótin og fari þvert yfir Hringveginn og lendi þá í tjörminni. | Stikur settar upp til að stýra umferðinni betur í gegnum vegamótin. Stefnuörvar settar upp og þverslár sett upp ofan við vegvísi. | 2.088 |
| 702-02 | Heggstaðanesvegur við Sandalæk í Miðfirði | Bættar merkingar einbreiðra brúa á þjónustusv. Hvammstanga, II. áfangi. Um er að ræða kostnað við uppsetningu merkja en til stóð að þjónustudeild myndi fjármagna kaup á merkjunum. Sjá tölvupóst frá Guðmundi Sigurðssyni 24. jan. 2019. Þetta er ekki átakverkefnið sem tengist uppsetningu blökkljósa og hraðamerkinga við einbreiðar brýr. Verkefnið sett hér inn með fyrirvara um aðkomu þjónustudeildar. | Verkið framkvæmt eins og áætlað var. | 2.202 |
| 703-01 | Hálsabæjavegur við Sveðjustaðaá | | | |
| 704-02 | Miðfjarðarvegur við Vesturá í Miðfirði | | | |
| 704-02 | Miðfjarðarvegur við Austurá í Miðfirði | | | |
| 715-01 | Víðidalsvegur við Fitjaá í Víðidal | | | |
| 715-01 | Víðidalsvegur við Víðidalsá hjá Hvarfi | | | |
| 715-02 | Víðidalsvegur við Ásgeirsá í Víðidal | | | |
| 724-01 | Reykjabraut við Laxá hjá Tindum | | | |
| 726-01 | Auðkúlavegur við Svínadalsá | | | |
| 726-01 | Auðkúlavegur við Sléttá í Sléttárdal | | | |
| 731-03 | Svínvetningabraut við Blöndu | | | |
| 731-03 | Svínvetningabraut við Svartá hjá Ártúnum | | | |
| 734-03 | Svartárdalsvegur við Hvammsá í Svartárdal | | | |
| 734-03 | Svartárdalsvegur við Svartá hjá Stafni | | | |

| | | | | |
|------------------|--|---|---|---------------|
| 744-02 | Þverárfjallsvegur | Vegrið, fyrsti áfangi. | Neðan við Þverá settur öryggisendi á bitavegrið. Í vesturátt frá bitavegriði var sett fláavegrið af gerðinni "Blue system" st. 164-303, lengd 139 m. Fláavegrið sett upp í hægri kanti st. 7190-7401, lengd 211 m, í hægri kanti st. 8535-9303, lengd 768 m, í vinstri kanti st. 9128-9463 lengd 335 m, í vinstri kanti st. 9729-10996, lengd 1267 m og í hægri kanti 10370-10563, lengd 193 m. | 27.456 |
| 811-02 | Hjalteyrarvegur | Verkefni bættist við. | Hámarkshraði á Hjalteyri lækkaður í 30 km/klst. Sveitafélagi lagði til þrengingar sem settar eru upp á sumrin. | 231 |
| 821-02 | Eyfjafjarðarbraut vestri við Hrafnagil | | Hraðaljós sem keypt var 2018 sett upp. | 636 |
| 844-01/1-q6/1-q7 | Hringvegur við Fosshól | Stýra þarf gangandi umferð um svæðið, þarna þarf að deiliskipuleggja en stefnt að því að fara í bráðabirgðaaðgerðir strax, útfærsla með handköðlum. | Gönguleið gerð austan vegar frá verslun að bílastæði sunnan við Fosshól og afmörkuð með kaðli í járnstöðum. Vegrið sett upp á Bárðadalsveg eystri milli vegar og verslunar. Hámarkshraði lækkaður í 30 km/klst. | 5.089 |
| 848-01 | Mývatnssveitarvegur við Hótel Sel. I. áfangi. | Stýra þarf ferðamönnum yfir veginn þannig að þeir þveri veginn á einum stað. Einnig er bensíndæla innan öryggissvæðis vegarins. Lækka hámarkshraða í 30 km/klst., setja upp hraðaviðvörðunarskilti (með broskarli) mála þverrendur. Í næsta áfanga verður hugað að stýringu og gönguþverun. | Hámarkshraða breytt í 30 km/klst. Búið að kaupa hraðaljós og setja upp en Rarik hefur dregið að tengja við rafmagn. Til greina kemur að nota sólarpanel og rafhlöðu a.m.k. til bráðabirgða. | 2.852 |
| 8298-01 | Lónsvegur, Hringvegur - Birkihlíð | Verkefni bættist við. | Hámarkshraði við Lónsá lækkaður í 30 km/klst. | 197 |
| 471 | Þjónustustöð Hvammstanga | | Bætt í vegfláa á vegi 715-01 austan brúar á Víðidalssá hjá Hvarfi. | 1.584 |
| 472 | Þjónustustöð Sauðárkróki | | Lengd tvö ræsi á Sauðárkróksbraut og eitt ræsi fram á Skagafjarðarvegi. | 1.563 |
| 581 | Þjónustustöð Akureyri | | Trjágróður fjarlægður af vegsvæði á Eyfjafjarðarbraut og Hringvegi í Vaðlareit. | 668 |
| 582 | Þjónustustöð Húsavík | | Hreinsaðir upp stórir steinar af vegsvæði á Norðausturvegi 85, Tjörnesi austan Mánár. Hreinsað undan leiðurum á sama svæði. | 1.480 |
| 583 | Þjónustustöð Þórshöfn | | Lúpína fjarlægð úr köntum og vegfláa í Öxarfirði. | 96 |
| | Hönnun öryggisaðgerða á Norðursvæði 2019 | | | 6.856 |
| | Stjórnun, umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á Norðursvæði 2019 | | | 7.454 |

Samtals áfallinn kostnaður á Norðursvæði 2019:

100.810

Austursvæði

| Vegkaflí | Staður | Áætlun 2019 | Aðgerðir 2019 | Kostnaður í lok árs 2019 (þús. kr.) |
|-------------------|--|--|---|-------------------------------------|
| 1-t3/95-01 | Hringvegur við Egilsstaðabylið/söluskálann | Sveitarfélagið er búíð að leggja göngustíginn en það á eftir að útbúa eyju og mála gangbraut, efnið er til. Einnig á eftir að setja lýsingu, þ.e. ljós sem lýsir á gangandi vegfaranda. Staurinn er til en ekki ljósið. | Þetta er gangbraut við söluskálann, umferðareyja sett og gangbraut máluð. Staur ekki settur upp, verður gert á næstunni. | 3.519 |
| 1-t6 og 1-t7 | Hringvegur um Fagradal | Áframhald lagfæringa skv. úttektarskýrslu. M.a. lengingar á ræsum og lenging vegriða. Lengja vegrið ofan við Mjóafjarðarvegamót, sem þegar er búíð að setja upp, um 1 km (í Græfum) og lengja ræsi og laga fláa á kaflanum Neðsta brú_Grænafell á 1-t7. | Ekið í kanta, lengd ræsi og settur öryggisendi á vegrið | 12.472 |
| 1-u4 (áður 96-07) | Hringvegur við sunnanverðan Fáskrúðsfjörð | Framhald lagfæringa. Setja vegrið á 400 m kafla og aðeins bæta í fláa. | Flái lagaður og vegrið sett upp. | 6.067 |
| 1-u6 (var 96-09) | Hringvegur við Steinásafn Petru | Hætt við þéttbýlishlið en búíð að ákveða að lækka hraða í 40 km/klst. og bæta merkingar enn frekar. U. þ.b. í stöð 1080 var bætt við hraðaviðvörðunarskilti, broskarli, í fyrri, en eftir að setja upp og lagfæra merkingar m.v. nýju hámarkshraðamörkin. Merkja upplýsingar um hámarkshraða í yfirborð. Setja upp merki sem varar við gangandi fólki austan megin. Breyta þarf niðurtækt kantsteina við safnið. | Þær aðgerðir sem fyrirhugað var að fara í frestuðust en kostnaður kemur til vegna vinnu við uppsetningu hraðaviðvörðunarskiltis 2018. Vinnan fór fram 2018 en var kostnaðarfærð 2019. | 117 |
| 1-u7/1-u8 | Hringvegur austan í Kambaskriðum í beygju við Heyklif. | Lengja þarf vegrið sem var sett upp árið 2018 lítillega en þyrfti jafnframt að gera enn meira. Setja þyrfti upp 1200 m af vegriði til að tengja saman núverandi vegrið í Kambaskriðum. Fyrsti áfangi í því gæti verið 480 m kaflí (milli stöðva 2320-2800): Þetta kostar 6 milljónir og svo 0,5 milljónir v. lengingar vegriðs sem sett var upp 2018. | Vegrið var lengt og einnig tengt á milli vegriða sem fyrir voru. | 5.634 |
| 1-v5 | Hringvegur í Berufirði, sunnan við Lindarbrekku, u. þ.b. í stöð 4700 | Bættar merkingar. Ath. með að lækka hraða í 70 km/klst. og jafnframt mála hraðaskilti og merki um gangandi fólk í yfirborð. | Búíð að lækka hraðann í 70 km/klst. og setja merki um gangandi og bræða í yfirborðið. Enn eftir að mála/bræða 70 í yfirborð. | 9.186 |

| | | | | |
|------------------------------|---|--|--|--------------|
| 1-v5 | Hringvegur utan við Fossárvík í Berufirði | Framhald verkefnis sem hófst fyrir nokkrum árum. Setja upp bitavegríð. Búið er að breikka fyrir uppsetningu vegriðs. Lengdin er 550 m, milli stöðva 8070-8620. | Ekið undir vegrið og vegrið sett upp við Fossárvík. | |
| 1-v9 (var 1-u9) | Hringvegur við Blábjörg | Merki sem varar við gangandi fólki var sett upp 2017 en það á eftir að bræða sams konar merki í vegfirborð. | Verk unnið skv. áætlun en greitt af fjárveitingu þjónustustöðvar. | |
| 1-x6/99-01 (áður 1-v6/99-01) | Hringvegur við vegamót við Hafnarveg | Setja buldurspeli sem eru búnir til með klæðingu | Var gert skv. áætlun en línur of mjóar. Verður lagfært 2020. | 34 |
| 1-y3 (var 1-x3) | Hringvegur við Jökulsá á Breiðamerkursandi | Ljósastýring og bættar merkingar, annar áfangi. Útbúa þarf skilti sem sýnir lágmarksbil á milli flutningabíla og setja það upp. Láta rýna fyrirbyggjandi merkjalpan og athuga hvort eigi að bæta við máluðum þverröndum eins og voru áður, máluðum merkingingum um gangandi og leyfilegan hámarkshraða. Einnig þarf að færa veðurskilti. | Fyrirbyggjandi merkjalpan var rýnt en ljósastýring er ekki komin upp. Skilti voru keypt. | 1.331 |
| 1-y4 | Hringvegur við Fjallsárlón | Klæða framhjálaup. | Framhjálaup klætt skv. áætlun. | 1.572 |
| 1-y9 | Hringvegur við Freysnes | Bæta við yfirborðsmerkingum. Bræða gangandi karl og 70 í yfirborð. | Verk unnið skv. áætlun. | 54 |
| 92-06 | Norðfjarðarvegur Reyðarfirði | Uppsetning vegriðs sjávarmegin vegar frá stöð 1160 til stöðvar 2220. Fyrsti áfangi, þ.e. frá stöð 2040-2200. | Víravegríð sett upp skv. áætlun. | 2.171 |
| 92-07 | Norðfjarðarvegur utan við Reyðarfjörð (stöð 150-200) | Frágangur við ljósastaura og jöfnun fláa í grennd við þéttbýlishlið. Ljúka þarf við yfirborðsmerkingar en það verður greitt af öðrum lið. Ath. nauðsynlegt að laga slaufur sem virkja hraðaviðvörðunarskilti. | Ekki tókst að vinna verkið, þar sem mannskapur fékkst ekki, og var því frestað til 2020. Áfallinn kostnaður er vegna vinnu við merki og stikur, líming. | 175 |
| 92-11 | Norðfjarðarvegur í Neskaupstað | Lýsingu vantar á 400 m kafla milli stöðva 5250 og 5650. Setja þarf 12 staura. | Búið að kaupa allt efni en uppsetning er u.þ.b. hálfnuð. | 8.072 |
| 93-01 | Seyðisfjarðarvegur milli Eyvindarárbrúar og vegamóta við Borgarfjarðarveg | 2019: Búið er að setja stórar stefnuörvar og hraðaviðvörðunarljós en hugsanlega þarf að færa það. | Keyptar og settar upp fleiri stefnuörvar. Auk þess greitt fyrir tengingu á hraðaviðvörðunarljósi sem sett var upp 2018 en sú vinna fór fram í byrjun árs 2019. | 1.693 |
| 94-08 | Borgarfjarðarvegur í grennd við Bakkagerði | Verkefni bættist við. | Hraðaviðvörðunarljós keypt og sett upp en eftir er að tengja það. | 980 |

| | | | | |
|--------------------------------|--|---|--|---------------|
| 95-01 | Skriðdals- og Breiðdalsvegur, stöð 0-500 | Setja upp ljósastaura milli vegamóta við Hringveg og vegar að innri vegamótum við Kaupvang. Árið 2018 voru keyptir 17 staurar en kaupa þarf 5 í viðbót. | Búið að kaupa þá staura sem þarf og búið að setja upp 15 af 22. | 8.647 |
| 95-07 | Skriðdals- og Breiðdalsvegur við Fellsá í Breiðdal | Verkefni bættist við. | Stikur voru þéttar í beygju við Fellsá í Breiðdal. | 138 |
| 939 | Axarvegur | Setja meira upp af vegriðum og merkja betur að leyfilegur hámarkshraði sé 70 km/klst., þ.e. fjölga hraðaskiltum. | Búið er að þétta stikur og lækka hraða ásamt því að setja upp vegrið (um 700 m), gamalt efni var notað. Það á eftir að setja hluta af hraðamerkjunum og stefnuörvar en búið er að kaupa merkin. | 6.361 |
| 947-0 (áður 9498- 01) | Hafnarhólmavegur austan Bakkagerðis | Framhald verkefnis sem unnið var 2018. Eftir að setja upp vegrið. | Fláavegrið var sett upp skv. áætlun. | 4.736 |
| 592 | Þjónustustöð Fellabæ (Vopnafjörður meðtalinn). | Ýmsar aðgerðir. | Skurður færður við Sunnudalsveg (919) (0,7 km). | 935 |
| 593 | Þjónustustöð Reyðarfirði | Ýmsar aðgerðir. | Fjárveiting var m.a. nýtt til að þétta stikur við vegamót Hringvegur og Norðfjarðarvegur og á Hringvegi við Óseyrarbrekku í Stöðvarfirði. Jafnframt voru stikur þéttar í aðkomu að hringtorgi við Reyðarfjörð. | 788 |
| 594 | Þjónustustöð Höfn | Ýmsar aðgerðir. | Yfirborðsmerking á Hringvegi við Blábjörg, sjá ofar. | 54 |
| | Hönnun öryggisaðgerða á Austursvæði 2019 | | | 2.410 |
| | Stjórnun, umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á Austursvæði 2019 | | | 5.044 |
| | Samtals áfallinn kostnaður á Austursvæði 2019: | | | 82.186 |

Viðauki IV. Undirgöng fyrir búfé og hvíldarsvæði við þjóðvegi

Uppgjör fyrir árið 2019



Verkefni umferðaröryggisáætlunar: Undirgöng fyrir búfé og hvíldarsvæði við Þjóðvegi

Uppgjör fyrir árið 2019.

| Vegkafli | Staður | Áætlun | Aðgerðir 2019 | Kostnaður í lok árs 2019 (þús. kr.) |
|---|--|---------------------------------------|--|-------------------------------------|
| 30_03 | Skeiða- og Hrunamannavegur við bæinn Sandlækjarkot | Gerð búfjarganga, seinni áfangi. | Framhald verks frá 2018 en þá var ræsaefni keypt í búfjarræsi sem var sett niður 2019. | 6.528 |
| 30_04 | Skeiða- og Hrunamannavegur við bæinn Núpstún | Gerð búfjarganga, seinni áfangi. | Framhald verks frá 2018 en þá var ræsaefni keypt í búfjarræsi sem var sett niður 2019. | 4.900 |
| <u>35-06</u> | <u>Biskupstungnabraut ofan Reykhólts</u> | <u>Gerð reiðganga, seinni áfangi.</u> | <u>Efni í ræsið var keypt 2018 en göngin voru gerð árið 2019. Efniskostnaðurinn færðist líka á 2019.</u> | 20.045 |
| Samtals áfallinn kostnaður 2019: | | | | 31.474 |

Viðauki V. Átak vegna merkinga við einbreiðar brýr

Uppgjör fyrir árið 2019



Átak vegna merkinga við einbreiðar brýr

Uppgjör fyrir 2019.

| Vegkafli | Vegur og brú | Áætlun 2019 | Aðgerðir 2019 | Kostnaður í lok árs 2019 (þús.) |
|----------|--|---|--|--|
| 30-07 | Skeiða- og Hrunamannavegur við Hvítá hjá Brúarhlöðum | | Verk unnið skv. áætlun | 1.145 |
| 31-01 | Skálholtsvegur við Hvítá hjá lðu | | | 616 |
| 32-04 | Þjórsárdalsvegur við Þjórsá hjá Sandafelli | | | 901 |
| 261-02 | Fljótshlíðarvegur við Litlu-Þverá í Fljótshlíð | | | 730 |
| 50-04 | Borgarfjarðarbraut við Hvítá hjá Kljáfossi | Uppsetning blikkljósá, þar sem það vantar, við einbreiðar brýr með ÁDU > 300, sbr. árið 2019 var ákveðið að lækka leyfilegan hámarkshraða í 50 km/klst. við einbreiðar brýr þar sem ársdagsumferð nær þeim mörkum. Einnig sett upp blikkljós við nokkrar aðrar brýr þar sem umferð nær ekki umræddum mörkum en engu að síður talið mikilvægt að senda upp ljós. | Keypt voru blikkljós sem sett verða upp 2020 | 558 |
| 50-05 | Borgarfjarðarbraut við Þverá á Lundahyl | | | 372 |
| 50-05 | Borgarfjarðarbraut við Norðurá hjá Haugum | | | Kaupum og uppsetningu blikkljósá frestað til 2020. |
| 54-23 | Snæfellsnesvegur við Miðá | | | |
| 54-23 | Snæfellsnesvegur við Hörðudalsá | | | |
| 518-03 | Hálsasveitarvegur við Kaldá | | | |
| 85-11 | Norðausturvegur við Jökulsá í Axarfirði | | | |
| 821-04 | Eyjafjarðarbraut vestri við Skjöldalsá | | | Verk unnið skv. áætlun |
| 821-04 | Eyjafjarðarbraut vestri við Finnastaðaá | | 1.000 | |
| 821-04 | Eyjafjarðarbraut vestri við Djúpadalsá | | | |
| 864-00 | Hólsfjallavegur við Syðri-Vatnsleysu II | | | |
| 939-02 | Axarvegur við brú yfir Hemru. | | | |

Samtals áfallinn kostnaður 2019:

5.322