

Framkvæmd Umferðaröryggisáætlunar

Ársskýrsla 2010



desember 2011



INNGANGUR	4
1. UMFERÐARÖRYGGISRÁÐ	5
2. SAMRÁÐSHÓPUR UMFERÐARÖRYGGISÁÆTLUNAR	5
3. FJÁRHAGSÁÆTLUN FYRIR ÁRIÐ 2010	5
4. AÐGERÐIR OG VERKEFNI Á ÁRINU 2010	6
4.1. HRAÐAKSTUR OG BÍLBELTANOTKUN – EFTIRLIT, ÁRÓÐUR OG FRÆÐSLA	6
<i>Sérstakt hraðaeftirlit lögreglu</i>	6
<i>Sjálfvirkt hraðaeftirlit: Uppsetning og rekstur</i>	9
<i>Sjálfvirkt hraðaeftirlit: Úrvinnsla gagna</i>	10
<i>Áróður og fræðsla Umferðarstofu</i>	11
<i>Árangur aðgerða</i>	11
4.2. EYÐING SVARTBLETTA OG UMHVERFI VEGA	13
4.3. HVÍLDARSVÆÐI VIÐ ÞJÓÐVEGI OG UNDIRGÖNG FYRIR BÚFÉ	13
4.4. ÖLVUN/FÍKNEFNI VIÐ AKSTUR – EFTIRLIT, ÁRÓÐUR OG FRÆÐSLA	14
<i>Ölvunareftirlit lögreglu</i>	14
<i>Áróður og fræðsla Umferðarstofu</i>	14
<i>Staðan í dag</i>	14
4.5. UMFERÐARÖRYGGI Í NÁMSKRÁ GRUNNSKÓLA	15
4.6. ÝMIS FRÆÐSLU- OG ÁRÓÐURSVERKEFNI	15
<i>Birting fræðslumynda Umferðarstofu í sjónvarpi</i>	15
<i>Fræðsluverkefni fyrir framhaldsskóla</i>	16
<i>Fræðsluefni fyrir fristundaheimili</i>	16
4.7. FORVARNIR ERLENDRA ÖKUMANNA	17
4.8. KYNNINGARMÁL OG RANNSÓKNIR	17
<i>Viðhorfskönnun um umferðarmál</i>	17
<i>Gögn frá Aðstoð og Öryggi</i>	19
<i>Fjárstyrkur til ÍSÍ</i>	19
4.9. ÖNNUR VERKEFNI ÁN SÉRSTAKRAR FJÁRVEITINGAR	19
<i>Átak um öryggi eldri ökumanna</i>	19
<i>Akstur og heilbrigði</i>	19
<i>Alþjóðlegt samstarf</i>	20
VIÐAUKI I. EFTIRLIT MEÐ HRAÐAKSTRI	22
VIÐAUKI II. SJÁLFVIRKT HRAÐAEFTIRLIT	40
VIÐAUKI III. LYKILSTÆRÐIR ÚR SLYSASKRÁ UMFERÐARSTOFU	51
VIÐAUKI IV. EYÐING SVARTBLETTA, LAGFÆRINGAR Á UMHVERFI VEGA OG UPPSETNING VEGRIÐA	54
VIÐAUKI V. HVÍLDARSVÆÐI OG UNDIRGÖNG FYRIR BÚFÉ	62

Inngangur

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

Í núgildandi umferðaröryggisáætlun samgönguáætlunar kemur fram framkvæmdaáætlun um sérstakar aðgerðir sem eiga að leiða til fækkunar slysa og lækkunar kostnaðar samfélagsins af umferðarslysum. Fyrsta umferðaröryggisáætlun samgönguáætlunar var samþykkt árið 2005 en við val aðgerða var stuðst við tillögu starfshóps um umferðaröryggisáætlun 2002 til 2012. Við mat á forsendum um virkni aðgerða var í flestum tilfellum stuðst við erlendar rannsóknir og ber þá sérstaklega að nefna handbók Transport økonomisk institutt í Noregi um virkni umferðaröryggisaðgerða. Aðgerðir sem teknar voru til sérstakrar skoðunar skiptust í eftirtalda flokka:

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

Markmið stjórnvalda um aukið umferðaröryggi til ársins 2016 eru að fjöldi látinna í umferð á hverja 100.000 íbúa verði ekki meiri en það sem lægst gerist hjá öðrum þjóðum á sama tímabili. Einnig að fjöldi látinna og alvarlega slasaðra í umferð lækki að jafnaði um ekki minna en 5% á ári til ársins 2016. Eins og fram kemur í skýrslunni hafa þessi markmið að nokkru leyti náðst á árinu 2010, en fækkun alvarlegra slysa í umferðinni hefur þó verið undir væntingum. Verkefni komandi ára verður að fækka banaslysum og alvarlegum slysum í umferðinni eins og kostur er, en metnaðarfull umferðaröryggisáætlun stjórnvalda er ein af meginforsendum þess að svo megi verða.

Reykjavík, desember 2011

Birna Hreiðarsdóttir, innanríkisráðuneytinu
Auður Þóra Árnadóttir, Vegagerðinni
Gunnar Geir Gunnarsson, Umferðarstofu
Jónína S. Sigurðardóttir, ríkislögreglustjóra

1. Umferðaröryggisráð

Sérstakt umferðaröryggisráð, sem ætlað er að vinna að framgangi umferðaröryggisáætlunar tók til starfa árið 2005. Árið 2010 sátu í umferðaröryggisráði Ragnhildur Hjaltadóttir, ráðuneytisstjóri í samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu, formaður ráðsins, Karl Ragnars forstjóri Umferðarstofu, Hreinn Haraldsson vegamálastjóri og Haraldur Johannessen ríkislögreglustjóri.

2. Samráðshópur umferðaröryggisáætlunar

Samráðshópur um framkvæmd umferðaröryggisáætlunar var skipaður 2005. Hlutverk samráðshópsins er að gera starfs- og framkvæmdaáætlun á grundvelli umferðaröryggisáætlunar, samkvæmt ályktun Alþingis. Samráðshópurinn skipuðu árið 2010: Birna Hreiðarsdóttir lögfræðingur í samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu og formaður samráðshópsins, Gunnar Geir Gunnarsson framkvæmdastjóri umferðaröryggissviðs Umferðarstofu, Auður Þóra Árnadóttir forstöðumaður umferðardeildar hjá Vegagerðinni og Jónína Sigurðardóttir aðstoðaryfirlögregluþjónn hjá embætti ríkislögreglustjóra.

3. Fjárhagsáætlun fyrir árið 2010

Tafla 1. Áætlun um tekjur og gjöld.

Tekjur 2010	millj. kr.	Gjöld 2010	millj. kr.
Frá vegaáætlun	340,0	Ökumaður og farartæki	78,5
Umferðaröryggisgjald	0	Áróður og fræðsla	34,5
Sérstök fjárv. til umferðaröryggismála	0	Öruggari vegir og umhverfi þeirra	222,0
Ónýttað fjárheimildir Umferðarstofu	0	Samstarf og þróun	5,0
Til ráðstöfunar alls:	340,0	Samtals gjöld:	340,0

Tafla 2. Kostnaður við einstök verkefni

	Heiti verkefnis	Áætlun millj. kr	Rauntölur millj. kr
4.1	Hraðakstur og bílbeltanotkun – eftirlit, áróður og fræðsla	84,0	76,8
4.2	Eyðing svartblettu og umhverfi vega	211,0	218,9
4.3	Hvildarsvæði við þjóðvegi og undirgöng fyrir búfé	11,0	5,4
4.4	Ölvun/fíknefni við akstur – eftirlit, áróður og fræðsla	10,5	6,1
4.5	Umferðaröryggi í námskrá grunnskóla	6,5	6,5
4.6	Ýmis fræðslu- og áróðursverkefni	8,0	7,9
4.7	Forvarnir erlendra ökumanna	2,0	1,9
4.8	Kynningarmál og rannsóknir	7,0	6,4
	Kostnaður alls	340,0	330,0

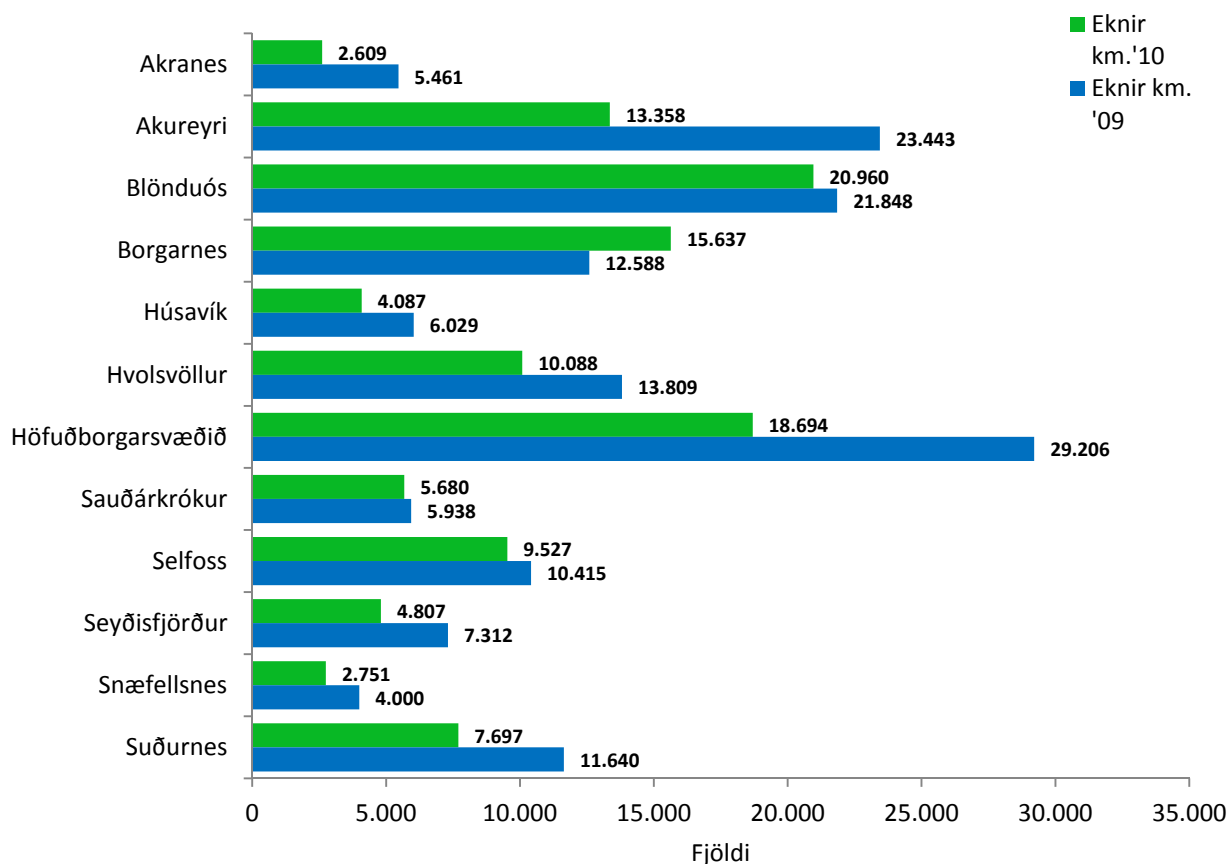
4. Aðgerðir og verkefni á árinu 2010

4.1. Hraðakstur og bílbeltanotkun – eftirlit, áróður og fræðsla

Sérstakt hraðaeftirlit lögreglu

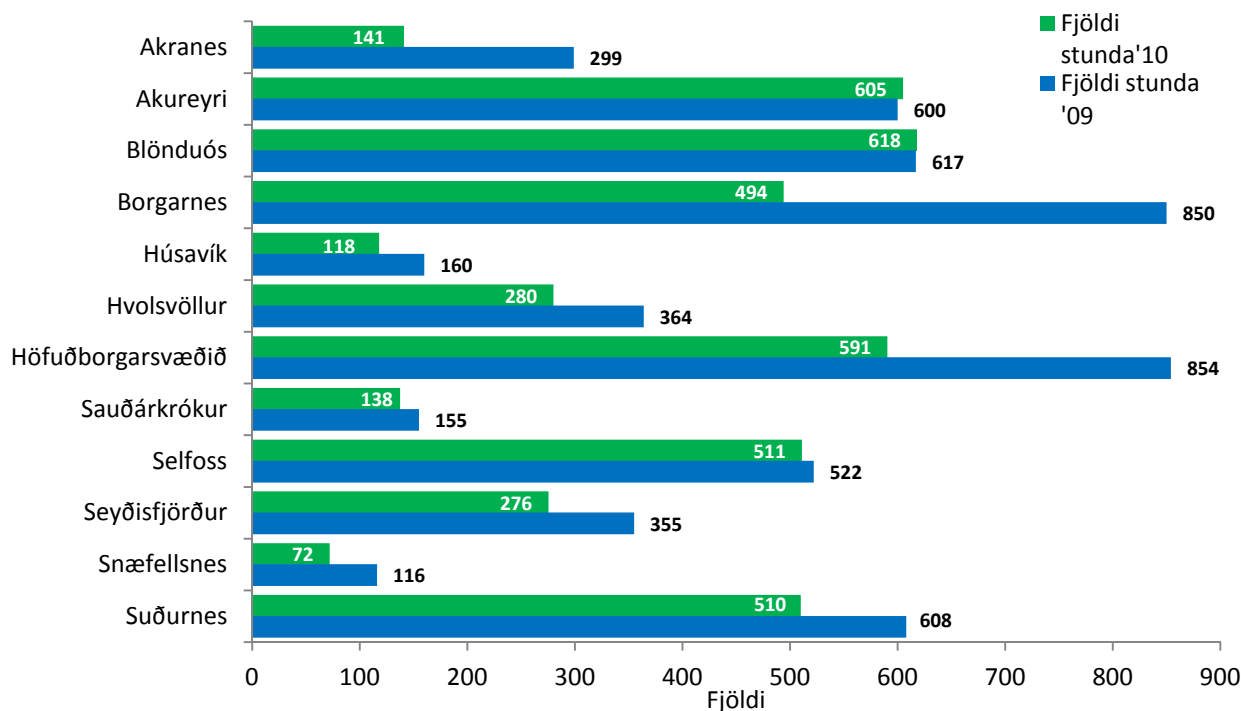
Sumarið 2010 var framkvæmt sérstakt hraðaeftirlit sem lögregluembætti landsins tóku þátt í en alls voru það 12 embætti sem framkvæmdu eftirlitið. Eftirlitið hófst í júlí og stóð fram í september. Á þessu tímabili voru vinnustundir vegna eftirlitsins 4.354 klukkustundir og eknir voru 115.895 km. Heildarfjöldi brota var 2.251 en þar af voru hraðakstursbrot 1.811 en önnur brot t.d. að ökuskipteini var ekki meðferðis, ökumaður ók án ökuréttinda eða sviptur ökuréttindum, ljósanotkun var ábótavant, bílbelti var ekki notað, ölvun við akstur og vítaverður akstur. Samanburður milli ára 2009 og 2010 miðast við tímabilið júlí til september.

Lögreglan á Blönduósi ók mest á meðan á eftirlitinu stóð eða 20.960 km. Þar á eftir var lögreglan á höfuðborgarsvæðinu með 18.694 km eigna og lögreglan í Borgarnesi ók 15.637 km. Minnstur var aksturinn hjá embætti Akraness eða 2.609 km (mynd 1). Almenn dróst akstur saman hjá flestum embættum ef horft er til hraðaeftirlitsins 2009 nema hjá lögreglunni í Borgarnesi. Á árinu 2010 voru eknir 115.895 km vegna eftirlitsins en á árinu 2009 151.689 km, eða sem jafngildir tæplega 24% samdrætti í akstri milli ára.



Í heildina var eftirlitinu sinnt í 4.354 klukkustundir. Lögreglan á Blönduósi eyddi flestum vinnustundum í eftirlitið eða 618 en þar á eftir var það lögreglan á Akureyri með 605 vinnustundir. Lögreglan á Snæfellsnesi eyddi minnstum tíma í eftirlitið eða 72 vinnustundum

og lögreglan á Sauðárkróki 138 (mynd 2). Fjöldi vinnustunda minnkaði hjá öllum embættum nema hjá lögreglunni á Akureyri og Blönduósi. Vinnustundum fækkaði um 21% frá árinu 2009 til ársins 2010.



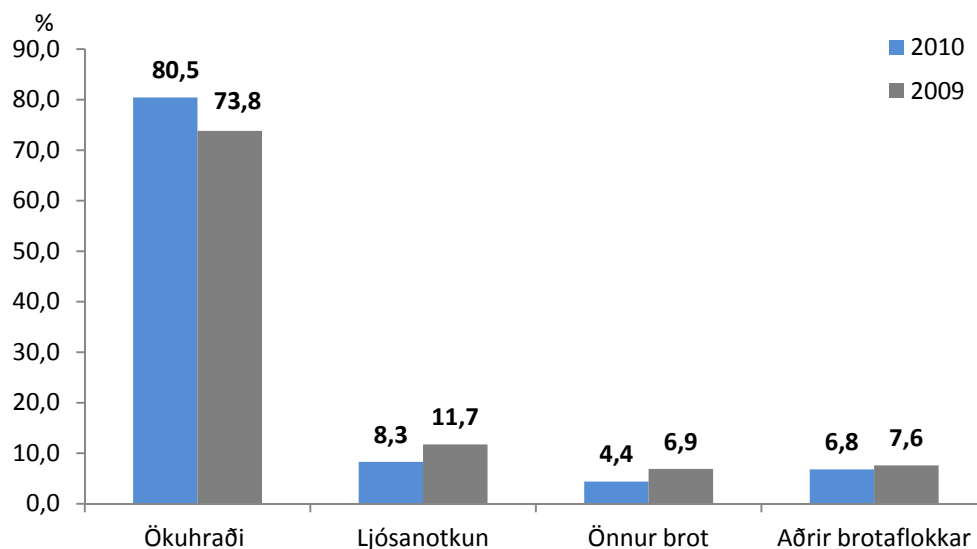
Mynd 2. Fjöldi vinnustunda lögreglu vegna hraðæfirlits árin 2009 og 2010.

Í töflu 3 má sjá hlutfall hvers embættis af heildarfjölda brota í nokkrum brotaflokkum. Þar má sjá að hlutfallslega voru flest hraðakstursbrot skráð hjá lögreglunni á Blönduósi (um 25%) en næstflest hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu (13%). Af þeim tilvikum þar sem ökuskírteini var ekki meðferðis voru um 44% skráð hjá lögreglunni á Akureyri og flest tilvik um brot á reglum um ljósanotkun við akstur voru einnig skráð hjá því embætti (um 72%). Enn fremur voru flest tilvik um ölvunarakstur skráð hjá lögreglunni á Akureyri eða um 29%. Notkun bílbelta var helst ábótavant í umdæmi lögreglunnar á höfuðborgarsvæðinu (50%) og brot sem falla undir flokkinn „önnur brot“ voru flest skráð hjá lögreglunni á Suðurnesjum, eða um 43%.

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

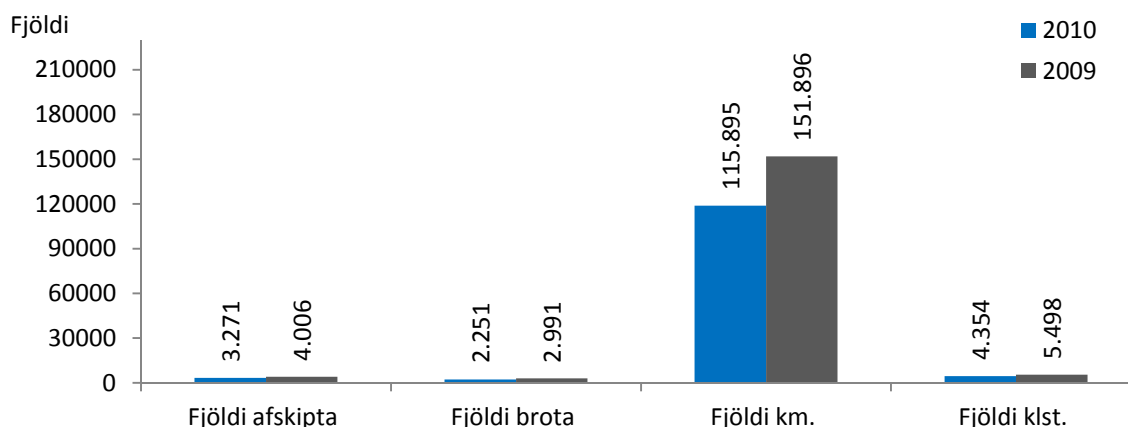
	Ökuhraði	Bílbelti ekki notuð	Ljósanotkun	Ölvun við akstur	Önnur brot	Ökuskírteini vantar
Akranes	4,5	0,0	0,0	0,0	1,0	2,8
Akureyri	6,4	10,0	71,7	29,4	1,0	44,4
Blönduós	25,4	0,0	0,0	0,0	7,1	8,3
Borgarnes	9,4	10,0	0,0	17,6	4,0	8,3
Húsavík	2,5	10,0	4,3	23,5	0,0	6,9
Hvolsvöllur	11,4	0,0	3,2	0,0	3,0	2,8
Höfuðb.svæðið	13,0	50,0	3,2	17,6	24,2	19,4
Sauðárkrókur	4,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Selfoss	8,3	0,0	0,0	11,8	14,1	0,0
Seyðisfjörður	4,5	0,0	0,5	0,0	1,0	1,4
Snæfellsnes	1,6	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0
Suðurnes	8,6	20,0	17,1	0,0	43,4	5,6
Samtals %	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Í hraðaefirlitinu árið 2010 voru hraðakstursbrot tæp 81% allra brota. Brot vegna ljósanotkunar voru um 8% og brot sem falla undir önnur brot voru um 4%. Samanlagt var hlutfall annara tegunda brotaflokka um 7% en þar undir falla m.a. brot er varða réttindaleyssi, vanrækslu á skoðun og svo framvegis. Á mynd 3 má sjá að fækkun varð í flestum flokkum umferðarlagabrota milli ára 2009 og 2010 að undanskildum hraðakstursbrotum. Á árinu 2009 var hlutfall hraðakstursbrota um 74% en um 80% árið 2010. Hlutfall brota á reglum um ljósanotkun var hinsvegar hærra árið 2009 en þá voru um 12% ökumanna með ófullnægjandi ljósabúnað en hlutfallið lækkaði niður í 8% árið 2010. Önnur brot voru hlutfallslega fleiri árið 2009 og einnig brot sem féllu undir „aðrir brotaflokkar“ (mynd 3).



Mynd 3. Hlutfallsleg skipting brota af heildarfjölda árin 2009 og 2010.

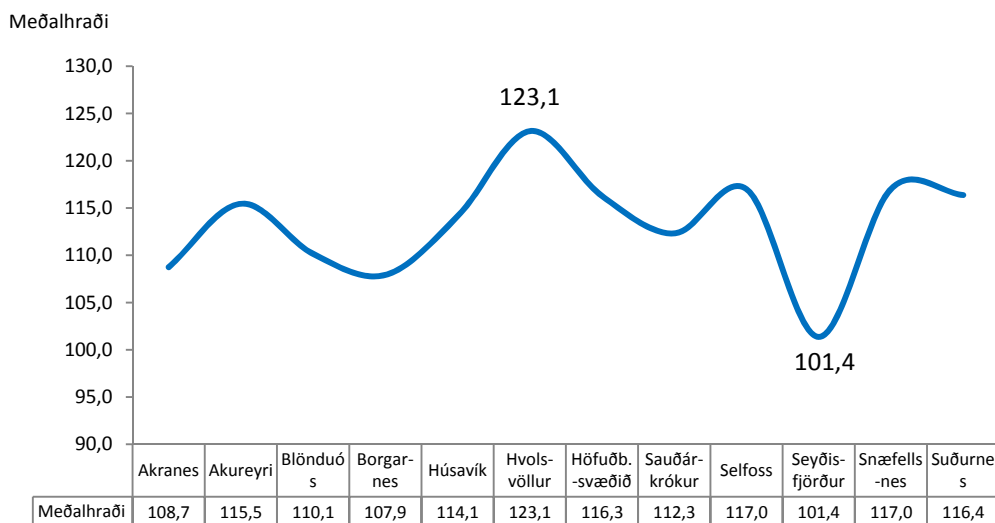
Þegar horft er til samanburðar milli ára 2009 og 2010 má sjá að eftirlitið hefur dregist saman. Árið 2010 var fjöldi afskipta 3.271 sem er fækkun frá 2009 og lögreglan skráði færri brot á síðasta ári en árið á undan. Einnig hefur akstur og fjöldi vinnustunda dregist saman milli ára (mynd 4).



Mynd 4. Fjöldi afskipta, brota, ekinna kílómetra og vinnustunda í hraðaefirliti árin 2009 og 2010.

Meðalhraði ökumanna sem voru stöðvaðir í eftirlitinu 2010 var allt frá 101,4 km/klst hjá lögreglunni á Seyðisfirði upp í 123,1 km/klst hjá lögreglunni á Hvolsvelli. Er þá reiknaður út meðalhraði miðað við niðurstöðu hraðamælingar þá mánuði sem viðkomandi embætti sinnti eftirlitinu. Í sumum tilfellum var eftirlitinu haldið úti í þrjú mánuði en í öðrum tilfellum í tvo

mánuði. Hér er miðað við hraðamælingar á vegum þar sem leyfilegur hámarkshraði var 90 km/klst.



Mynd 5. Meðalhraði í hraðaeftirliti árið 2010 greindur eftir embættum.

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

ÁÆTLUN	33.000.000,-
RAUN	32.683.038,-

Sjálfvirkt hraðaeftirlit: Uppsetning og rekstur

Á árinu 2010 var komið upp tveim nýjum mælistöðum fyrir sjálfvirkt hraðaeftirlit, þ.e. á Hringvegi á Kjalarnesi. Engar nýjar myndavélar voru þó keyptar. Af óviðráðanlegum ástæðum tókst þó ekki að taka nýju mælistaðina í notkun á árinu og varð kostnaður við verkefnið því nokkuð lægri en áætlað hafði verið. Vélarnar 10 sem til eru voru allar virkar. Mælistaðir fyrir sjálfvirkt hraðaeftirlit eru því orðnir 14. Á Hringvegi milli Hveragerðis og Selfoss eru tveir mælistaðir, tveir á Hringvegi á Kjalarnesi, tveir í Hvalfjarðargöngum, tveir á Hringvegi í Hvalfjarðarsveit, tveir á Garðaskagavegi, tveir á Sandgerðisvegi og tveir í Fáskrúðsfjarðargöngum. Ekkert er því til fyrirstöðu að færa vélar á milli mælistaða.

Samhliða gerð nýrra mælistaða sá Vegagerðin um rekstur þeirra myndavéla sem fyrir voru. M.a. þurfti að endurnýja svokallaðar myndavélaínur við mælistaðina. Vegagerðin sér jafnframt um að senda búnaðinn í kvörðun á tveggja ára fresti. Einungis þurfti að senda tvær vélar út til kvörðunar á árinu og reikningurinn fyrir kvörðunina barst ekki fyrr en eftir áramót 2010/2011.

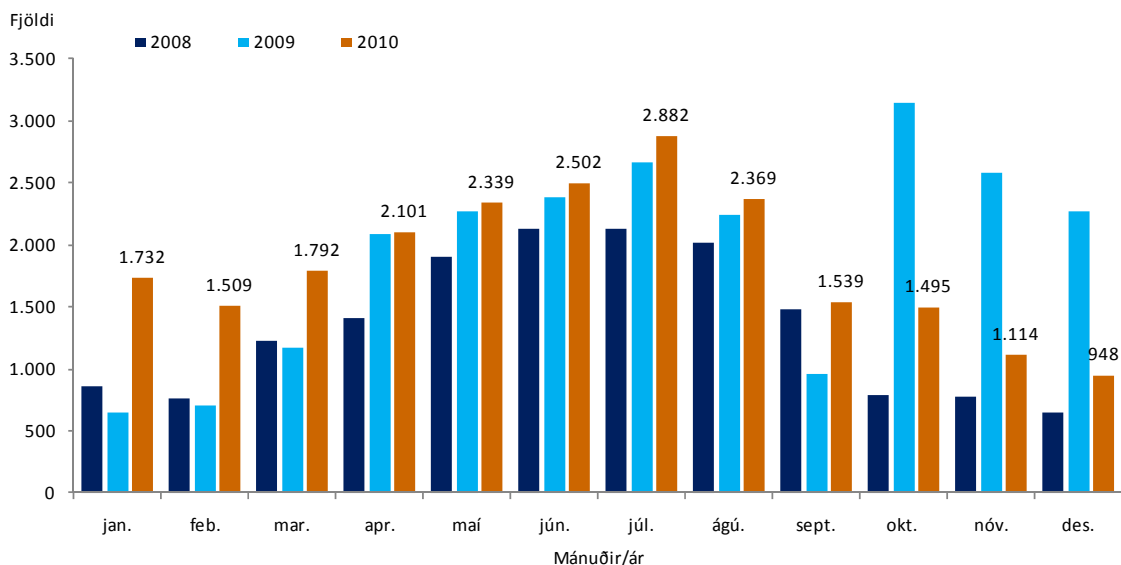
Á árinu 2010 skráðu stafrænar myndavélar 22.322 hraðakstursbrot eða um 61 brot á dag. Þetta eru 3,5% færri brot en árið áður. Í töflu 4 má sjá fjölda skráðra hraðabrota með myndavélum síðustu 4 ár. Tekið skal fram að fjölgun brota er vegna fjölgunar myndavéla..

Tafla 4. Fjöldi skráðra hraðakstursbrota með sjálfvirkum myndavélum

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

Á mynd 6 sést dreifing brotanna á árunum 2008-2010 eftir mánuðum. Á árinu 2010 voru flest brot skráð í júní og júlí en fæst undir lok árs sem er breyting frá árinu áður. Þá miklu breytingu sem varð á hraðakstursbrotum í október, nóvember og desember á árinu 2009 má rekja til uppsetningar hraðamyndavéla á Suðurlandi en á þessum fyrstu þremur mánuðum sem þær voru virkar skráðu þær yfir 5.000 brot.

Fæst brot voru skráð í desember 2010 en í þeim mánuði voru tvær myndavélar óvirkar vegna viðhalds. Nokkurt samræmi er milli fjölda brota fyrstu sjö mánuði áruna 2008, 2009 og 2010.



Mynd 6. Fjöldi hraðakstursbrota sem stafrænar hraðamyndavélar skráðu á árunum 2008-2010, greindur eftir mánuðum.

Nánar má sjá um sjálfvirkt hraðaeftirlit í Viðauka II.

ÁÆTLUN	25.000.000,-
RAUN	18.361.390,-

Sjálfvirkt hraðaeftirlit: Úrvinnsla gagna

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

ÁÆTLUN	14.000.000,-
RAUN	14.000.000,-

Áróður og fræðsla Umferðarstofu



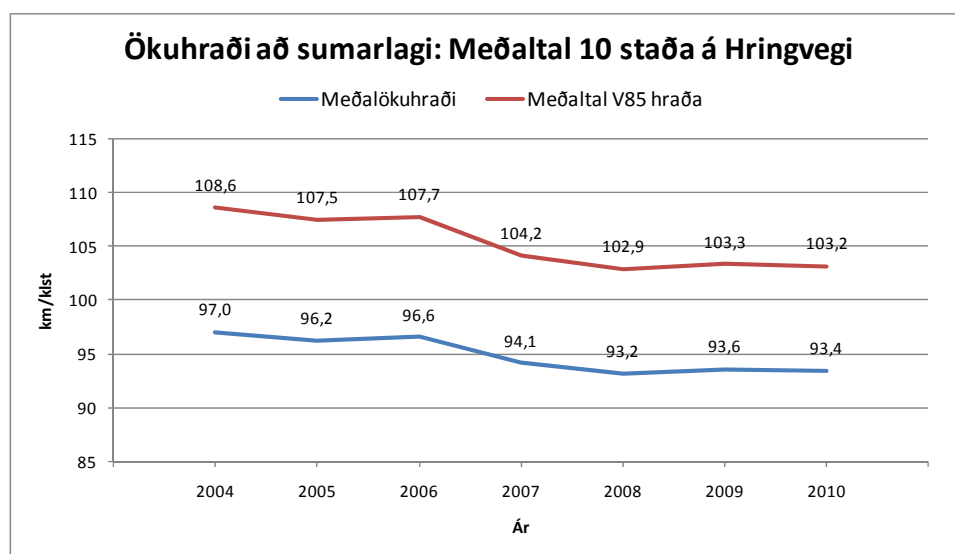
Engar nýjar auglýsingar voru framleiddar árið 2010. Nokkrar auglýsingar voru endursýndar. Aðallega var þær um að ræða auglýsingar frá 2003 sem nefnast „Ef þú bara...“ og lýsa þær á myndrænan hátt afleiðingum þess að taka rangar ákvarðanir í umferðinni. Um var að ræða þrjár auglýsingar sem hver tók á sínu atriði, ölvunarakstri, beltanotkun og hraðakstri. Undir þennan lið falla hraðaksturs- og beltaauglýsingarnar. Að auki var auglýsingin „30 km“ frá árinu 2004 sýnd á haustmánuðum en hún minnir ökumenn á að virða hraðatakmarkanir í 30 km hverfum.



ÁÆTLUN	12.000.000,-
RAUN	11.724.359,-

Árangur aðgerða

Til að meta áhrif aðgerða er reynt að skoða þróun í hraða og bílbeltanotkun og er þá m.a. stuðst við upplýsingar úr umferðargreinum Vegagerðarinnar, en á mynd nr. 7 eru upplýsingar um þróun umferðarhraða að sumarlagi á 10 stöðum á Hringveginum, á tímabilinu 2004-2010, en hraðinn hefur verið mældur á sambærilegan hátt á tímabilinu.



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

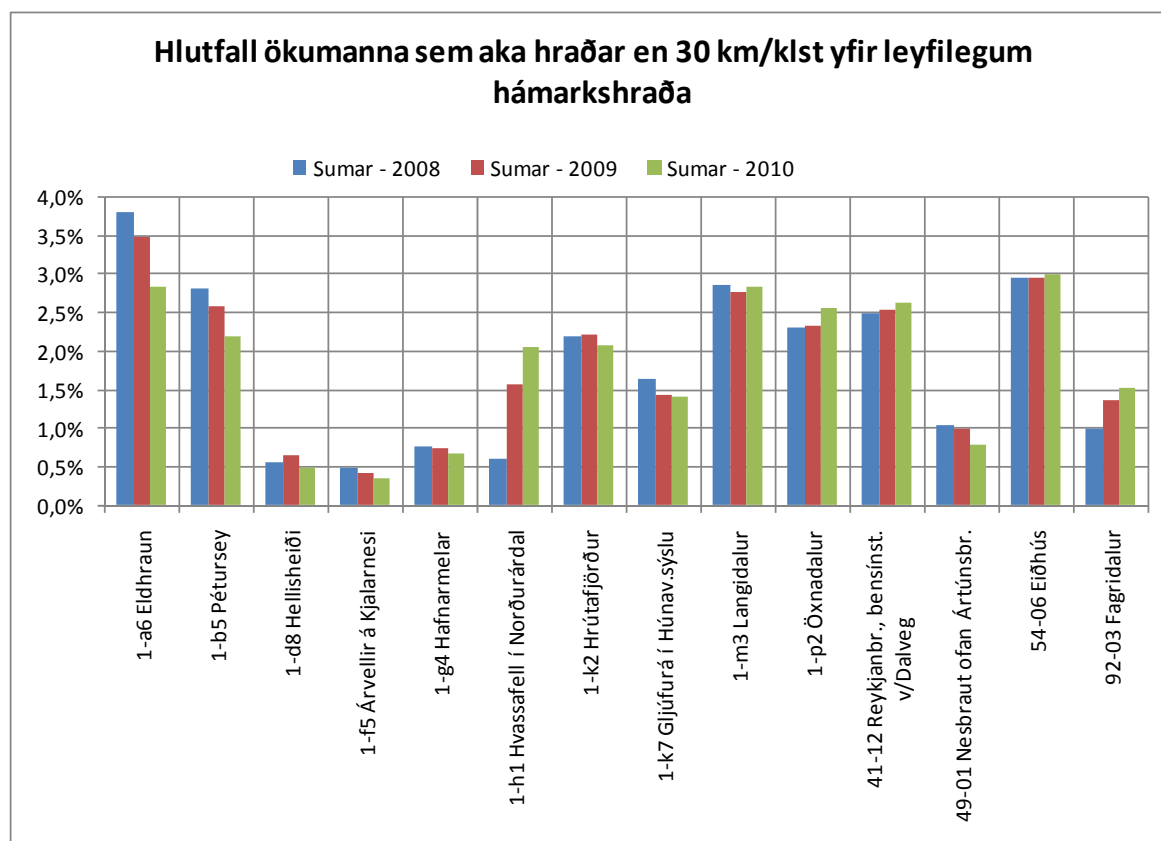
Ökuhraði á Hringveginum árið 2010, bæði meðalhraði og v_{85} (þ.e. sá hraði sem 15% ökumanna fara yfir), lækkaði örlítið frá árinu 2009. Meðalökuhraðinn lækkaði um 0,2 km/klst, fór úr 93,6 km/klst í 93,4 km/klst en var þó örlítið hærri en 2008 þegar hann var 93,2 km/klst. V_{85} hraðinn, þ.e. sá hraði sem 85% ökumanna halda sig innan við, þ.e.a.s. 15% ökumanna aka hraðar, lækkaði einnig örlítið frá árinu 2009, fór úr 103,3 km/klst í 103,2 km/klst en er þó aðeins hærri en 2008 þegar hann var 102,9 km/klst.

Almennt má segja að þróun ökuhraðans bendi til þess að hann hafi lækkað jafnt og þétt frá 2004 til 2008 en staðið í stað síðan.

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

Einn mælistaður á Hringvegi sker sig úr hvað varðar hækkun á meðalhraða frá fyrra ári, þ.e. Hvassafell í Norðurárdal, þar sem meðalhraði hækkar um 1,9 km/klst. Þetta er annað árið í röð sem ökuhraði að sumarlagi hækkar milli ára við Hvassafell en þar í grennd hefur vegurinn nýlega verið endurbýggður.

Á mynd 8 er sýnt hvernig það hlutfall ökumanna sem aka hraðar en 30 km/klst yfir leyfilegum hámarkshraða breytist á völdum mælistöðum á tímabilinu 2008-2010.



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

Varðandi notkun öryggisbelta þá er erfitt að meta hvort árangur hafi orðið á öllu landinu yfir árið í heild sinni þar sem skráningu lögreglunnar á öryggisbeltanotkun í umferðarslysum er mjög ábótavant. Af þeim 5 sem létust í bifreið voru 3 með beltin spennt en 2 voru án öryggisbelta. Til samanburðar má nefna að í nýjustu viðhorfskönnun um aksturshegðun ökumanna, sem Capacent gerði fyrir Umferðarstofu, kemur fram að 95,2% aðspurðra sögðust aldrei hafa ekið án öryggisbelta utanbæjar síðustu 6 mánuði, sjá nánar í kafla 4.8. Því má draga þá ályktun að þau tæpu 5% sem aka án öryggisbelta utanbæjar séu í mun meiri hættu en þeir sem spenna öryggisbeltin. Af þeim 105 sem slösuðust alvarlega eða létust í bifreiðum árið 2010 voru 20 án belta. Þar af var einn aðili án belta þar sem loftpúði blés út en án beltanna virkar loftpúðinn alls ekki. Alls voru 64 í beltum, þar af 17 þar sem loftpúði blés út. Eftir stendur 21 aðili þar sem lögreglan hefur ekki skráð öryggistæki (eða skráð „ekki vitað um öryggistæki“).

4.2. Eyðing svartbletta og umhverfi vega

Á árinu var unnið að lagfæringum á 51 stað skv. samþykktum verkefnalistum. Vegrið voru sett upp eða lengd á 31 stað. Á 5 stöðum voru ræsi lengd og eða vegfláar lagfærðir, þ.e. dregið úr bratta þeirra. Unnið var að bættu öryggi gangandi vegfarenda á 5 stöðum meðal annars með gerð hraðahindrana og göngupverana. Unnið var að lagfæringu vegamóta á þremur stöðum m.a. með gerð svonefndra framhjállaupa, til að draga úr hættu á aftanákeyslum. Lýsing var bætt á þremur stöðum. Ein blindhæð var breikkuð og akstursstefnur aðgreindar með merkjum. Eitt hraðaviðvörðunarskilti var sett upp við þéttbýli og annað keypt. Aðvörðunarljós voru sett upp við eina einbreiða brú.

Jafnframt var unnið að lagfæringum á umhverfi fjölmargra vega, m.a. með því að fjarlægja grjót af vegsvæði, lagfæra skiltapúða, færa vegskurði og með því að draga úr bratta vegfláa. M.a. var unnið að slíkum lagfæringum meðfram Hringvegi, Snæfellsnesvegi, Útnesvegi, Vestfjarðavegi, Djúpvegi, Sauðárkróksbraut, Siglufjarðarvegi, Norðausturvegi, Langanesvegi, Seyðisfjarðarvegi og Norðfjarðarvegi.

Nákvæmt yfirlit yfir þau verkefni sem unnið var að undir þessum lið árið 2010 má sjá í Viðauka IV.

Auk þeirra öryggisaðgerða sem gerð er grein fyrir í þessari skýrslu var unnið að fleiri verkefnum sem fjármögnuð voru af öðrum liðum og tengjast umferðaröryggisáætlun ekki beint. Sérstaklega má geta uppsetningar miðjuvegríðs á Reykjanesbraut frá Bústaðavegi og suður fyrir Nýbýlaveg en fjármagn til verkefnisins kom af fjármagni til nýbygginga en almennt eru öryggisaðgerðir fjármagnaðar með viðhaldsfé.

ÁÆTLUN	211.000.000,-
RAUN	218.870.684,-

4.3. Hvíldarsvæði við Þjóðvegi og undirgöng fyrir búfé

Á árinu var búið til hvíldarsvæði fyrir flutningabílstjóra við Hringveg við Víðigerði í Húnavatnssýslu. Auk þess var unnið að lagfæringum á vegamótum á Hringvegi við Freysnes til að greiða fyrir aðkomu flutningabíla. Á Seyðisfjarðarvegi var unnið að lagfæringu plans á norðurbrún Fjarðarheiðar og lögð klæðing á keðjunar- og áningarstað við Gufufoss. Sjá nánar í Viðauka V.

Engin búfjárgöng voru fjármögnuð af þessum lið en hins vegar voru gerð tvenn undirgöng fyrir búfé á Hringvegi sem fjármögnuð voru af öðrum lið og tengjast umferðaröryggisáætlun því ekki beint. Þessi undirgöng voru annars vegar við Þorkelshól í Víðidal en hins vegar við Brekku í Vatnsdal.

ÁÆTLUN	11.000.000,-
RAUN	5.444.444,-

4.4. Ölvun/fíknefni við akstur – eftirlit, áróður og fræðsla

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

Ölvunareftirlit lögreglu

Síðustu ár hefur lögreglan verið með ölvunareftirlit í apríl og aftur í desember. Lögreglan fékk heimild til þess að verja 4.500.000,- krónum í ölvunareftirlit árið 2010. Sú heimild fékkst þó ekki fyrr en í júní en þá var fyrri ölvunareftirlitstíminn liðinn (apríl). Í desember olli svo mannekla því að ekki var hægt að framkvæma eftirlitið og var því ekkert ölvunareftirlit framkvæmt árið 2010.

ÁÆTLUN	4.500.000,-
RAUN	0,-

Áróður og fræðsla Umferðarstofu

Engar nýjar auglýsingar voru framleiddar árið 2010. Endursýndar voru auglýsingar gegn ölvunarakstri úr herferðinni „Ef þú bara...“ frá árinu 2003. Í þeirri herferð voru auglýsingar gegn ölvunarakstri og hraðakstri og auglýsing sem tók á beltanotkun. Allar þrjár voru í birtingu á árinu en ein þeirra laut að ölvunarakstri eins og áður segir. Var sú auglýsing birt í samstarfi við Vínbúðina.

ÁÆTLUN	6.000.000,-
RAUN	6.058.663,-

Staðan í dag

Árið 2010 létust þrjár af völdum ölvunar- eða fíkniefnaaksturs auk þess sem 14 slösuðust alvarlega vegna ölvunar eða notkunar fíkniefna við akstur. Upplýsingar um afleiðingar ölvunar- og fíkniefnaaksturs fyrri ára má sjá í töflunni hér að neðan.

Tafla 5. Afleiðingar ölvunar- og fíkniefnaaksturs

Ár	Látnir af völdum ölvunar- og fíkniefnaaksturs	Látnir alls	Hlutfall	Alvarlega slasaðir af völdum ölvunar- og fíkniefnaaksturs	Alvarlega slasaðir alls	Hlutfall
2006	9	31	29%	9	153	6%
2007	4	15	27%	12	195	6%
2008	2	12	17%	28	200	14%
2009	3	17	18%	16	170	9%
2010	3	8	38%	14	205	7%
Meðaltal	4,2	16,6	25%	15,8	184,6	9%

4.5. Umferðaröryggi í námskrá grunnskóla

Skólaárið 2009-2010 var fimmta starfsár Grundaskóla sem móðurskóla í umferðarfræðslu. Hefur umferðarfræðsla í skólum á landsvísu tekið miklum stakkaskiptum á þessum tíma. Í upphafi var vart hægt að finna þann skóla á landinu sem sinnti umferðarfræðslu en í lok árs 2010 voru 106 grunnskólar á landinu sem höfðu umferðarfræðslu í sinni skólanámskrá.

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

Fram til ársins 2009 komu fjórir aðrir skólar að verkefninu, hver í sínum landshluta en með niðurskurði síðustu ára hefur verið fallið frá því og er Grundaskóli því einn eftir. Einnig hafa framlög til Grundaskóla verið skorin niður og samfara því hefur minna verið hægt að gera í málaflokknum. Áherslur skólaársins voru á öryggi við hjólreiðar sem og námsefnisgerð í formi söngleiksins Umferðarland.

Fulltrúar frá Grundaskóla fóru í heimsóknir í skóla á Norðurlandi eystra og kynntu það námsefni sem er í boði á vefnum www.umferd.is og kynntar voru hugmyndir um það hvernig hægt er að standa að umferðarfræðslu í skólunum. Auk þessara heimsókna voru starfsmenn Grundaskóla í stöðugu síma- og tölvupóstsambandi við kennarafélög um allt land þar sem minnt var á fyrrnefndan vef og athugað með stöðu umferðarfræðslu.

Tafla 6. Slyss á börnum 2006-2010

	Látin	Alvarlega slösuð	Lítið slösuð	Samtals
2006	1	13	92	106
2007	1	11	134	146
2008	0	22	104	126
2009	0	16	110	126
2010	0	22	95	117
Meðaltal	0,4	17	107	124

ÁÆTLUN	6.500.000,-
RAUN	6.500.305,-

4.6. Ýmis fræðslu- og áróðursverkefni

Birting fræðslumynda Umferðarstofu í sjónvarpi



Árið 2010 var farið í virkt samstarf við sjónvarpsstöðvarnar RÚV, Stöð 2 og Skjá Einn um birtingu fræðslumynda Umferðarstofu gegn gjaldi. Var þá sjónvarpsstöðvunum greidd ein upphæð fyrir árið og þeim svo falið að nota fræðslumyndir Umferðarstofu sem uppfyllingarefni þar sem pláss var fyrir þær í dagskránni, þó þannig að einhverjar lentu á tímum með mikið áhorf. Myndirnar eru 34 talsins og hver þeirra er á bilinu hálf til tvær og hálf mínúta. Einstaklega vel tókst til og fengu myndirnar mikla birtingu og á góðum tímum og má því segja að sjónvarpsstöðvarnar hafi stutt rækilega við bakið á yfirvöldum í því verkefni að auka umferðaröryggi.

ÁÆTLUN	4.000.000,-
RAUN	4.000.485,-

Fræðsluverkefni fyrir framhaldsskóla

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



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

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

Árið 2010 fóru fulltrúar Umferðarstofu í fjölmarga framhaldsskóla til þess að kenna efnið og kynna það fyrir kennurum og má segja að tilgangurinn hafi verið að ýta verkefninu úr vör því hugmyndin er svo að framvegis muni kennararnir kenna efnið, að sjálfsögðu með stuðningi frá Umferðarstofu þar sem um hann er beðið.

ÁÆTLUN	3.000.000,-
RAUN	2.949.494,-

Fræðsluefni fyrir frístundaheimili



Umferðarstofa stóð fyrir hönnun og framleiðslu á fræðsluefni fyrir frístundaheimili og félagsmiðstöðvar. Þrenns konar efni var framleitt og sent á viðkomandi staði. Útbúinn var ratleikur sem snýr að kunnáttu barnanna í umferðarfræðum og kennir þeim á umferðarmerkin og umferðarreglurnar. Spilastokkur var gerður með myndum af umferðarmerkjum sem hægt er að nota í veiðimann, samstæðuspil sem og ýmis önnur spil. Að lokum var svo útbúið lítið kver með uppskriftum að perluðum myndum af umferðarmerkjum sem börnin geta farið eftir og útbúið sínar myndir af umferðarmerkjunum með plastperlum. Þetta kennir þeim að sjálfsögðu á merkin og vekur umræður um hvað þau þýða sem og um önnur umferðarmál.

ÁÆTLUN	1.000.000,-
RAUN	969.662,-

4.7. Forvarnir erlendra ökumanna

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

Tafla 7. Slysa á erlendum ríkisborgurum

	Látnir	Alvarlega slasaðir	Lítið slasaðir	Samtals
2006	5	9	119	133
2007	3	33	170	206
2008	2	19	155	176
2009	3	26	167	196
2010	1	32	118	151
Meðaltal	2,8	23,8	145,8	172,4

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

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

	Slasaðir erlendir ríkisborgarar samtals	Slysa með meiðslum sem erlendir ökumenn eiga aðild að	Fjöldi ferðamanna (þúsund)	Slasaðir á hverja 100.000 ferðamenn	Fjöldi innflytjenda (1. jan)	Slasaðir á hverja 1000 innflytjendur
2006	133	99	422	32	16.689	8,0
2007	206	157	485	42	22.109	9,3
2008	176	163	502	35	27.240	6,5
2009	196	131	494	40	28.644	6,8
2010	151	117	495	31	26.171	5,8
Meðaltal	172	133	480	36	24.171	7,1

ÁÆTLUN	2.000.000,-
RAUN	1.923.834,-

4.8. Kynningarmál og rannsóknir

Viðhorfskönnun um umferðarmál

Á tímabilinu 9.-17. nóvember 2010 framkvæmdi Capacent könnun á aksturshegðun og viðhorfi til umferðar meðal almennings fyrir Umferðarstofu, Vegagerðina og embætti ríkislögreglustjóra. Sambærileg könnun hefur verið framkvæmd frá og með árinu 2005 og gefur könnunin mjög góða mynd af núverandi ástandi ásamt þróun á hegðun og viðhorfi fólks til umferðar. Úrtakið var 1970 manns, 17 ára og eldri og var svarhlutfallið 69,7% sem er viðunandi. Annað árið í röð var könnunin aðeins framkvæmd á netinu.

Rúm 98% svarenda höfðu bílpróf og er það hæsta hlutfall sem mælt hefur í könnuninni. Tæp 15% svarenda höfðu aukin ökuréttindi og er það töluvert lágt hlutfall m.v. undanfarin ár en þó aðeins hærra en árið áður. Tæp 27% svarenda sögðust eyða klukkustund eða meira í umferðinni á hverjum degi og er það lægra hlutfall en nokkru sinni fyrr. Til samanburðar sögðust um 59% svarenda eyða klukkustund eða meira í umferðinni á dag árið 2006. Þetta er í góðu samræmi við tölur Vegagerðarinnar sem segja að umferð hafi dregist töluvert saman á síðustu árum.

Hlutfall þeirra sem segjast aka á 10 km/klst yfir hámarkshraða eða hraðar hefur verið nokkuð jafnt undanfarin ár þegar litið er til innanbæjarumferðar en hins vegar hefur þeim fækkað talsvert sem segjast aka á meira en 100 km/klst á þjóðvegum þar sem hámarkshraðinn er 90 km/klst. Þegar borinn er saman mismunandi hámarkshraði sést einnig glögg að munur er á virðingu fyrir hámarkshraða eftir því hvort ekið er innanbæjar eða utanbæjar. Í 30 km hverfum segjast um 34% aka á 40 km/klst eða meira, þar sem hraðinn er 60 km/klst segjast 37% aka á 70 km/klst eða hraðar en í dreifbýli þar sem hámarkshraðinn er 90 km/klst segjast um 26% aka á 100 km/klst eða hraðar. Því sést að virðing fyrir hámarkshraða virðist vera talsvert meiri í dreifbýli en í þéttbýli.

Annað árið í röð lækkar hlutfall þeirra sem telja sig hafa dottað við akstur og hefur það hlutfall farið úr tæpum 10% árið 2008 í 7% árið 2010. Einnig virðist farsímanotkun undir stýri án handfrjáls búnaðar hafa minnkað á síðustu tveimur árum. Hlutfall svarenda sem segjast stundum eða oft tala í farsíma undir stýri hefur lækkað úr rúmum 39% í tæp 34% á síðustu tveimur árum.

Spurt var um hvaða þættir valda öikumönnum álagi undir stýri. Sex þættir voru áberandi algengastir; tæplega 72% urðu fyrir álagi af almennu tillitsleysi annarra ökumanna, tæp 67% vegna skorts á notkun stefnuljósa, tæp 65% vegna of hægs aksturs, tæp 38% vegna farsímanotkunar annarra, 37% vegna aksturs annarra á vinstri akrein og tæp 36% vegna of hraðs aksturs annarra. Aðrir þættir voru ekki eins áberandi.

Beltanotkun landsmanna virðist vera að batna aðeins. Af þeim sem svöruðu segjast 77% aldrei aka án beltis innanbæjar m.v. 75% árið áður. Rúm 95% svarenda segjast aldrei aka utanbæjar án bílbeltis sem einnig er bæting frá fyrri árum. Einnig virðist beltanotkun farþega vera á uppleið og segjast tæp 88% aldrei sitja í framsæti án beltis m.v. tæp 82% árið 2008. Af þeim sem svöruðu segjast 73% aldrei sitja í aftursæti án beltis m.v. rúm 64% árið 2008. Má því glögg greina þróun í rétta átt í beltanotkun landsmanna.

Aftur á móti virðist akstur undir áhrifum áfengis vera að aukast. Tæplega 71% segjast aldrei aka eftir að hafa fengið sér einn áfengan drykk m.v. tæp 79% árið 2007. Að sama skapi sögðust tæp 86% aldrei aka eftir að hafa fengið sér fleiri en einn áfengan drykk m.v. tæp 94% árið 2007. Ljóst er að þessari þróun þarf að snúa við og verður það vart gert án sérstakra aðgerða.

ÁÆTLUN	3.000.000,-
RAUN	2.425.538,-

Gögn frá Aðstoð og Öryggi

Árið 2008 breytti lögreglan á höfuðborgarsvæðinu verklagi sínu þannig að lögreglumenn mættu ekki lengur á vettvang umferðaróhappa þar sem ekki urðu slys á fólki. Við þetta varð til gat í slysaskráningu Umferðarstofu og vantaði Umferðarstofu því þau gögn sem um ræðir. Tryggingafélagin borga verktaka, Aðstoð og Öryggi, fyrir að mæta á vettvang og fylla út góðar og réttar tjónaskýrslur. Árið 2009 gerðu Umferðarstofa og Aðstoð og Öryggi með sér samkomulag um að US fengi gögnin frá A&Ö án endurgjalds gegn því að A&Ö hafði aðgang að gögnum US um ökutæki. Fyrir árið 2010 var samningnum rift og A&Ö bað um greiðslu fyrir umrædd gögn. Greitt var fyrir gögnin af Umferðaröryggisáætlun árið 2010, 2 milljónir króna, og voru gögnin afhent Umferðarstofu.

ÁÆTLUN	2.000.000,-
RAUN	2.000.000,-

Fjárstyrkur til ÍSí

Árið 2010 var ákveðið, í samráði við samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið, að Vegagerðin myndi greiða allt að 2 millj. króna styrk af liðnum „ökumaður og farartæki“ í umferðaröryggisáætlun stjórnvalda til að vinna að því að akstursíþróttir verði sérsamband innan ÍSí.

ÁÆTLUN	2.000.000,-
RAUN	2.000.000,-

4.9. Önnur verkefni án sérstakrar fjárveitingar

Átak um öryggi eldri ökumanna

Undirbúningi að átaki fyrir öryggi eldri ökumanna hófst á árinu. Greinar birtust í Listin að lifa og fréttabréfi Félags eldri borgara í Reykjavík um slík námskeið og reynslu Norðmanna af slíku átaki. Hugmyndir voru kynntar um sérstök upprifjunarnámskeið fyrir eldri ökumenn. Nýlegum bæklingi Umferðarstofu um eldri ökumenn var dreift til þeirra sem náð hafa 70 ára aldri í samstarfi við Landssamband eldri borgara. Kallað var eftir áhugasömum aðilum um námskeiðahald úr röðum ökuskóla. Vonir standa til að námskeið geti hafist á árinu 2011, fyrst hér í Reykjavík, síðan um landið.

Akstur og heilbrigði

Umferðarstofa vann með Landlæknisembættinu að athugun á leiðbeiningum til lækna um kröfur sem gerðar eru til líkamlegs og andlegs hæfis til að stjórna vélknúnu ökutæki í samræmi við ákvæði í reglugerð nr. 501/1997 um ökuskríteini sem og skoðun á þeim eyðubliðum sem notuð eru af læknum til að votta heildbrigði þegar sótt er um ökuskríteini eða endurnýjun þess. Staða mála var síðan kynnt á læknadögum sem haldnir voru í janúar 2011 á fjölmönnum umræðufundi um kröfur til læknisvottorða vegna ökuleyfa og leiðbeiningar um verklag. Lýstu þátttakendur sig almennt sammála nauðsyn þess að efla leiðbeiningar og samræma vinnubrögð. Stefnt er að útgáfu nýrra leiðbeininga til lækna í samræmi við breyttar heilbrigðiskröfur sem taka munu gildi 2011 sem og endurskoðun eyðublaða.

Alþjóðlegt samstarf

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

Vegagerðin og Umferðarstofa taka virkan þátt í þeirri undirnefnd NVF sem fjallar um umferðaröryggi en NVF er norrænn samstarfsvettvangur á sviði vegamála. Árið 2010 sótti fulltrúi Vegagerðarinnar tvo fundi í nefndinni NVF umferðaröryggi. Í tengslum við annan fundinn var haldin ráðstefna og var framlag frá Íslandi á ráðstefnunni. Allir fyrirlestrar á ráðstefnunum eru aðgengilegir á heimasíðu NVF: <http://www.nvfnorden.org/pages/949>

Vegagerðin tekur einnig virkan þátt í starfi vinnuhóps um umferðaröryggi sem starfar á vegum CEDR, en CEDR stendur fyrir Samtök vegamálastjóra í Evrópu. Árið 2010 sótti fulltrúi Vegagerðarinnar tvo fundi í nefndinni en á vettvangi hennar er m.a. fjallað um innleiðingu aðildarríkanna á tilskipun Evrópusambandsins, nr. 2008/96/EB, um umferðaröryggisstjórnun vegamannvirkja.

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

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

Fyrsti hlutinn fjallar um reglusetningu í umferðaröryggismálum og er þar leitast við að bæta ferli við að setja reglur og móta stefnu í málaflokknum. Annar hlutinn snýr að djúprannsóknnum, eins og þeim sem Rannsóknanefnd umferðarslysa framkvæmir, og er RNU því þátttakandi í verkefninu en ekki Umferðarstofa.

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

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

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

Gert er ráð fyrir að DaCoTA verkefninu ljúki árið 2012.



RÍKISLÖGREGLUSTJÓRINN

Stjórnsýslusvið Ríkislögreglustjóra

Viðauki I. Eftirlit með hraðakstri

Eftirlit framkvæmt í júlí til september 2010

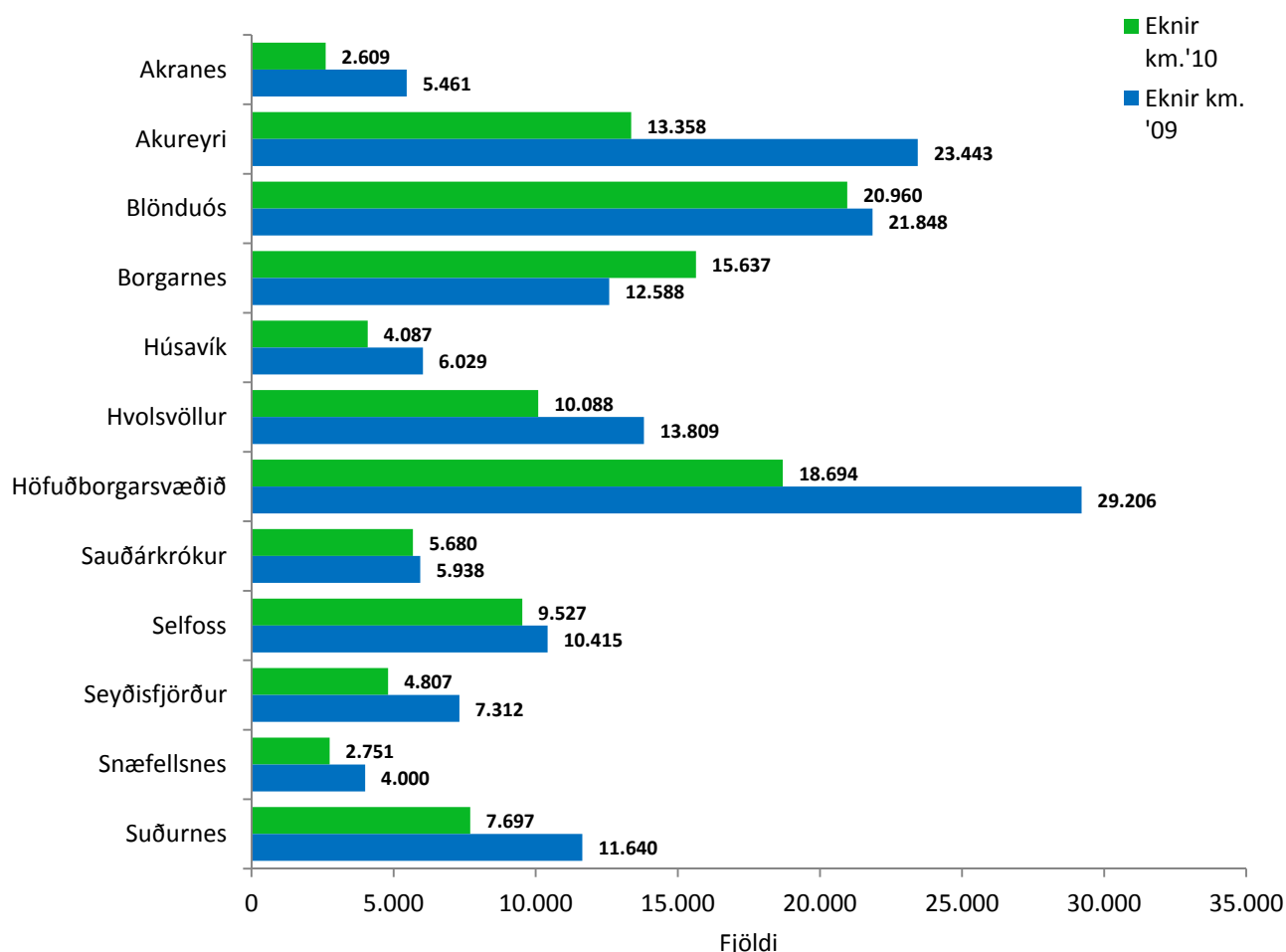


Niðurstöður úr hraðaeftirliti – samantekt

Sumarið 2010 var framkvæmt sérstakt hraðaeftirlit sem lögregluembætti landsins tóku þátt í en alls voru það 12 embætti sem framkvæmdu eftirlitið. Eftirlitið hófst í júlí og stóð fram í september. Á þessu tímabili voru vinnustundir vegna eftirlitsins 4.354 klukkustundir og eknir voru 115.895 km. Fjöldi hraðakstursbrota var 1.811 en heildarfjöldi brota var 2.251 en þar falla undir m.a. hraðakstursbrot, ökuskríteini var ekki meðferðis, viðkomandi hafði ekki ökuréttindi, ljósanotkun var ábótavant, bílbelti var ekki notað, viðkomandi ökumaður var ölvaður undir stýri, vítaverður akstur og réttindaleyssi. Samanburður milli ára 2009 og 2010 miðast við tímabilið júlí til september.

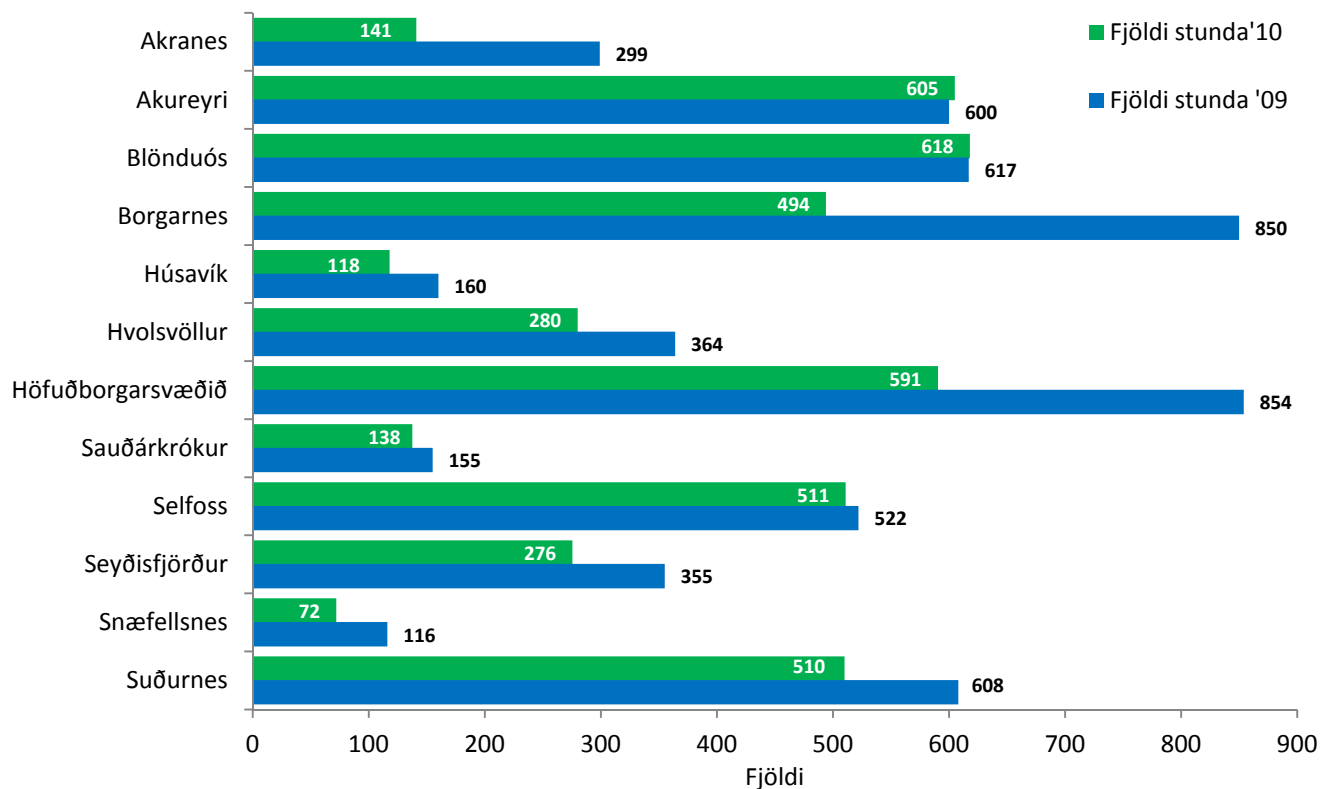
Eknir kílómetrar og vinnustundir

Lögreglan á Blönduósi ók mest á meðan á eftirlitinu stóð eða 20.960 km. Þar á eftir var lögreglan á höfuðborgarsvæðinu með 18.694 km akstur og lögreglan á Borgarnesi ók 15.637 km. Minnstur var aksturinn hjá embætti Akranes eða 2.609 km (mynd 1). Almennt var minnkun í akstri hjá flestum embættum ef horft er til hraðaeftirlitsins 2009 nema hjá lögreglunni á Borgarnesi. Á árinu 2010 voru eknir 115.895 km en á árinu 2009 151.689 km, eða sem jafngildir tæp 24% minnkun í akstri milli ára.



Mynd 1. Fjöldi ekinna kílómetra vegna hraðaeftirlits árin 2009 og 2010.

Í heildina var eftirlitinu sinnt í 4.354 klukkustundir. Lögreglan á Blönduósi eyddi flestum vinnustundum í eftirlitið eða 618 en þar á eftir var það lögreglan á Akureyri með 605 vinnustundir. Lögreglan á Snæfellsnesi eyddi minnstum tíma í eftirlitið eða 72 vinnustundum og lögreglan á Sauðárkróki 138 (mynd 2). Fjöldi vinnustunda minnkaði hjá öllum embættum nema hjá lögreglunni á Akureyri og Blönduósi. Heildarfjöldi vinnustunda fækkaði um 21% frá árinu 2009 til ársins 2010.



Mynd 2. Fjöldi vinnustunda lögreglu vegna hraðaeftirlits árin 2009 og 2010.

Kostnaður

Upplýsingar um kostnað hraðaeftirlitsins árið 2010 koma fram í töflu 1. Heildarkostnaður nam 32.683.038 kr. en kostnaður vegna aksturs og vinnu var misjafn eftir embættum. Hjá lögreglunni í Borgarnesi var hlutfall aksturs af heildarkostnaði hæstur eða um 60% og um 52% á Sauðárkróki. Mestur kostnaður vegna vinnu var hjá lögreglunni á Seyðisfirði og Suðurnesjum eða um 68% en næst hjá lögreglunni á Akureyri eða um 63% (tafla 1).

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

	Eknir km	Kostnaður v/aksturs	Vinnustundir	Kostnaður v/vinnu	Reikningur samtals
Akranes	2.609	342.163	141	507.627	849.790
Akureyri	13.358	1.442.039	605	2.468.670	3.910.709
Blönduós	20.960	2.268.828	618	2.521.281	4.790.109
Borgarnes	15.637	3.017.143	494	1.999.227	5.016.370
Húsavík	4.087	437.309	118	477.546	914.855
Hvolsvöllur	10.088	1.079.416	280	1.133.160	2.212.576
Höfuðb.svæðið	18.694	2.527.708	591	2.389.754	4.917.462
Sauðárkrókur	5.680	607.760	138	556.462	1.164.222
Selfoss	9.527	1.429.050	511	2.068.017	3.497.067
Seyðisfjörður	4.807	514.349	276	1.114.949	1.629.298
Snæfellsnes	2.751	294.357	72	291.384	585.741
Suðurnes	7.697	1.009.459	510	2.185.380	3.194.839
Samtals	115.895	14.969.581	4.354	17.713.457	32.683.038

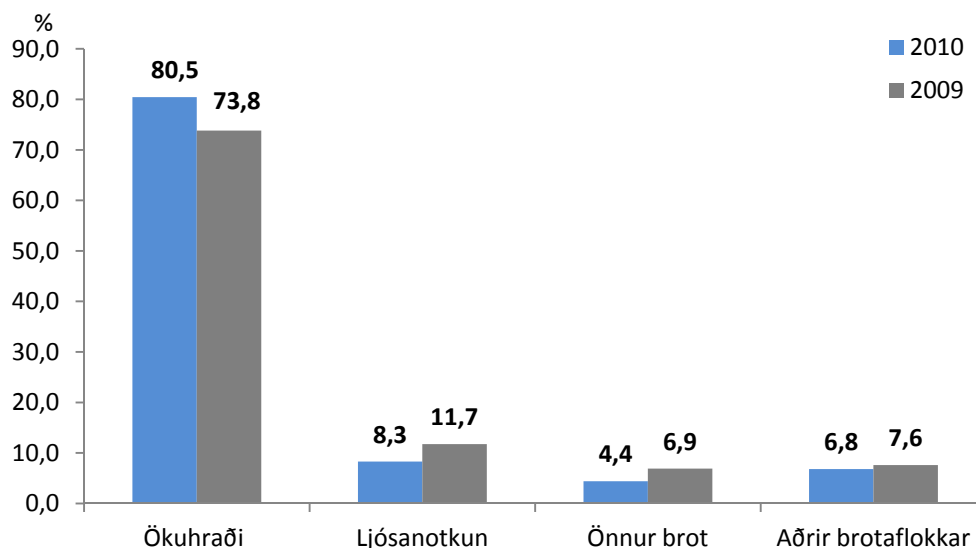
Fjöldi brota og meðalhraði

Í töflu 2 má sjá hlutfall hvers embættis af heildarfjölda brota í nokkrum brotaflokkum. Þar má sjá að hlutfallslega voru flest hraðakstursbrot skráð hjá lögreglunni á Blönduósi (25,4%) en næstflest hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu (13%). Af þeim tilvikum þar sem ökuskírteini var ekki meðferðis voru um 44% skráð hjá lögreglunni á Akureyri og flest tilvik um ábótavana ljósanotkun voru einnig skráð hjá því embætti (71,7%). Enn fremur voru flest tilvik um ölvunarakstur skráð hjá lögreglunni á Akureyri eða um 29%. Notkun bílbelta var helst ábótavant í umdæmi lögreglunnar á höfuðborgarsvæðinu (50%) og brot sem falla undir flokkinn „önnur brot“ voru flest skráð hjá lögreglunni á Suðurnesjum, eða um 43%.

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

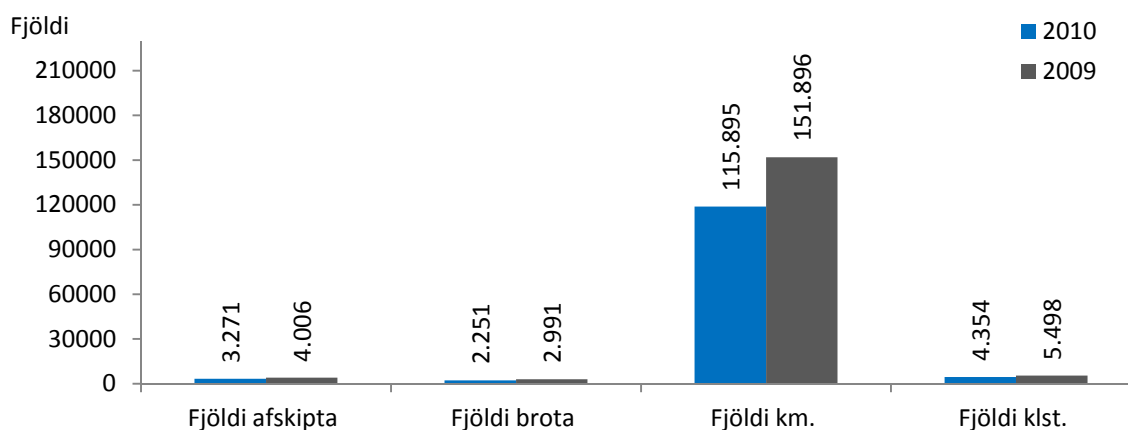
	Ökuhraði	Bílbelti ekki notuð	Ljósanotkun	Ölvun við akstur	Önnur brot	Ökuskírteini vantar
Akranes	4,5	0,0	0,0	0,0	1,0	2,8
Akureyri	6,4	10,0	71,7	29,4	1,0	44,4
Blönduós	25,4	0,0	0,0	0,0	7,1	8,3
Borgarnes	9,4	10,0	0,0	17,6	4,0	8,3
Húsavík	2,5	10,0	4,3	23,5	0,0	6,9
Hvolsvöllur	11,4	0,0	3,2	0,0	3,0	2,8
Höfuðb.svæðið	13,0	50,0	3,2	17,6	24,2	19,4
Sauðárkrókur	4,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Selfoss	8,3	0,0	0,0	11,8	14,1	0,0
Seyðisfjörður	4,5	0,0	0,5	0,0	1,0	1,4
Snæfellsnes	1,6	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0
Suðurnes	8,6	20,0	17,1	0,0	43,4	5,6
Samtals %	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Í hraðaeftirlitinu árið 2010 voru hraðakstursbrot tæp 81% allra brota. Brot vegna ljósanotkunar voru um 8% og brot sem falla undir önnur brot voru um 4%. Samanlagt var hlutfall annara tegunda brotaflokkanna um 7% en þar undir falla m.a. brot er varða réttindaleysi, vanrækslu á skoðun og svo framvegis. Á mynd 3 má sjá að flestum brotum fækkaði frá 2009 til 2010 að undanskildum hraðakstursbrotum. Á árinu 2009 var hlutfall hraðakstursbrota um 74% en um 80% árið 2010. Ljósanotkun var hinsvegar hærri árið 2009 en þá voru um 12% ökumanna með ófullnægjandi ljósabúnað en fór niður í 8% árið 2010. Önnur brot voru hlutfallslega fleiri árið 2009 og einnig brot sem féllu undir „aðrir brotaflokkar“ (mynd 3).



Mynd 3. Hlutfallsleg skipting brota af heildarfjölda árin 2009 og 2010.

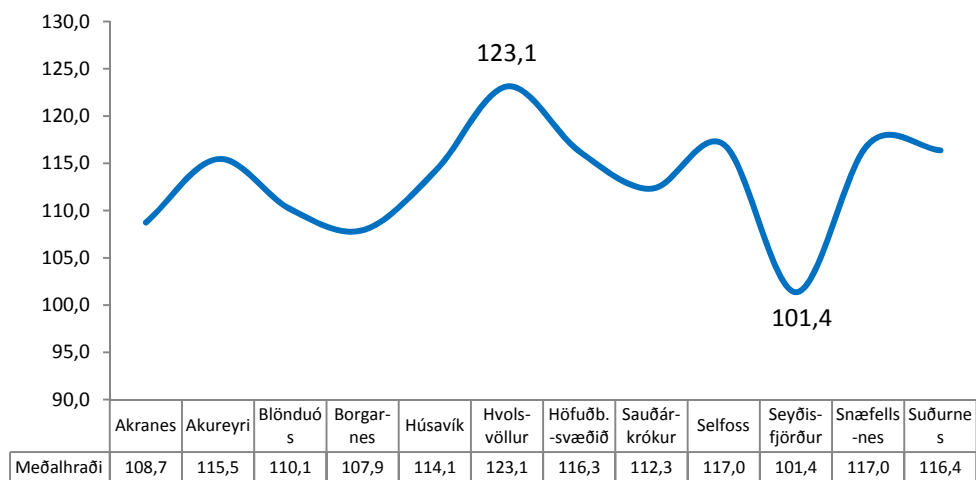
Þegar horft er til samanburðar milli árána 2009 og 2010 má sjá að eftirlitið hefur minnkað. Árið 2010 var fjöldi afskipta 3.271 sem er fækkun frá 2009 og lögreglan varð uppvis að færri brotum á síðasta ári en árið á undan. Einnig hefur akstur og fjöldi vinnustunda dregist saman milli ára (mynd 4).



Mynd 4. Fjöldi afskipta, brota, ekinna kílómetra og vinnustunda í hraðaeftirliti árin 2009 og 2010.

Meðalhraði ökumanna sem voru stöðvaðir í eftirlitinu 2010 var allt frá 101,4 km/klst. hjá lögreglunni á Seyðisfirði upp í 123,1 km/klst. hjá lögreglunni á Hvolsvöllum. Er þá reiknaður út meðalhraði miðað við niðurstöðu hraðamælingar þá mánuði sem viðkomandi embætti sinnti eftirlitinu. Í sumum tilfellum var eftirlitinu haldið út í þrjá mánuði en í öðrum tilfellum í tvo mánuði. Hér er miðað við hraðamælingar þar sem að hámarkshraði var 90 km/klst.

Meðalhraði



Mynd 5. Meðalhraði í hraðaeftirliti árið 2010 greindur eftir embættum.



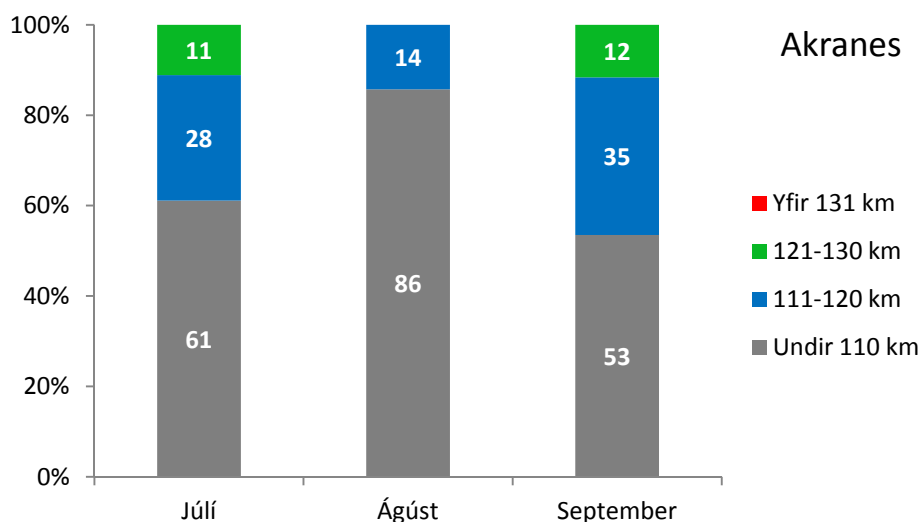
Niðurstöður úr hraðaeftirliti greint eftir embættum

Hér að neðan eru birtar niðurstöður úr hraðaeftirliti sem lögreglan sinnti sumarið 2010. Fjallað er sérstaklega um hvert embætti sem tók þátt og gerð skil á þeim hraða sem ökumenn voru teknir á þar sem hámarkshraði var 90 km/klst. Sá ökumaður sem var stöðvaður á mestum hraða var á ferð í gegnum umdæmi lögreglunnar á Akureyri og var sá mældur á 173 km hraða.

Akranes

Hjá lögreglunni á Akranesi var eftirlitinu sinnt frá júlí til september. Alls varði lögreglan 141 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 43 lögreglumenn. Skráð voru 81 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 85. Eknir voru 2.609 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 849.790 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 342.163 kr. eða um 40% af heildarkostnaði (tafla 1).

Flestir sem lögreglan á Akranesi stöðvaði voru á bilinu 90-110 km hraða. Í júlí voru þeir 61% allra stöðvaðra, í ágúst 86% og 53% í september. Í september voru 35% stöðvaðra á 111-120 km/klst. sem er hærra hlutfall en hina tvo mánuðina. Sá hraðasti sem var stöðvaður var á 130 km hraða. Enginn var tekinn á yfir 131km/klst. hraða þessa þrjá mánuði eftirlitsins.

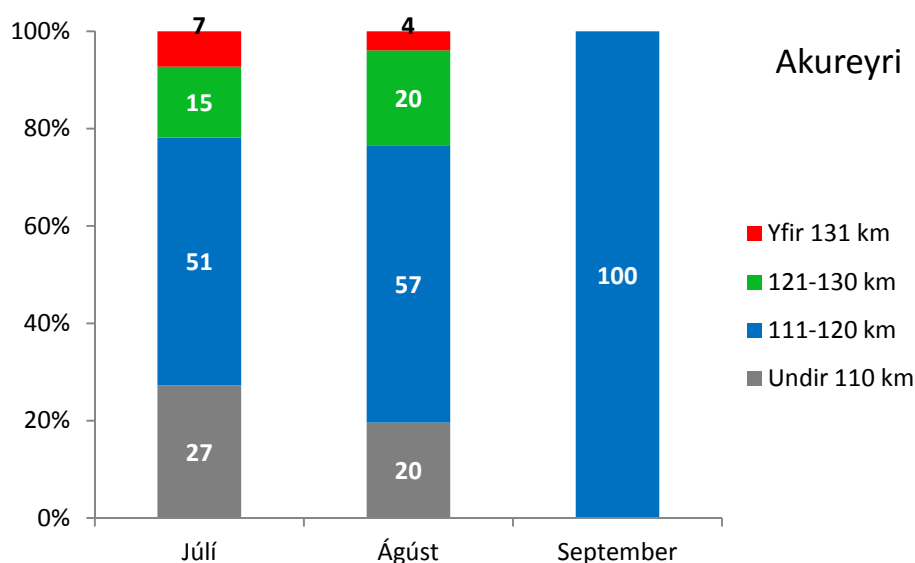


Mynd 6. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Akureyri

Hjá lögreglunni á Akureyri var eftirlitinu sinnt frá júlí til september. Alls varði lögreglan 605 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 319 lögreglumenn. Skráð voru 115 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 291. Eknir voru 13.358 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 3.910.709 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 1.442.039 kr. eða um 37% af heildarkostnaði (tafla 1).

Flestir ökumenn voru milli 111-120 km hraða eða rúmlega helmingur, í bæði júlí og ágúst. Í september voru einungis þrjú ökumenn stöðvaðir. Hlutfall þeirra sem voru yfir 131 km hraða var 7% í júlí og 4% í ágúst. Sá ökumaður sem var tekinn á mestum hraða af lögreglunni á Akureyri var tekinn á 173 km hraða í ágúst.

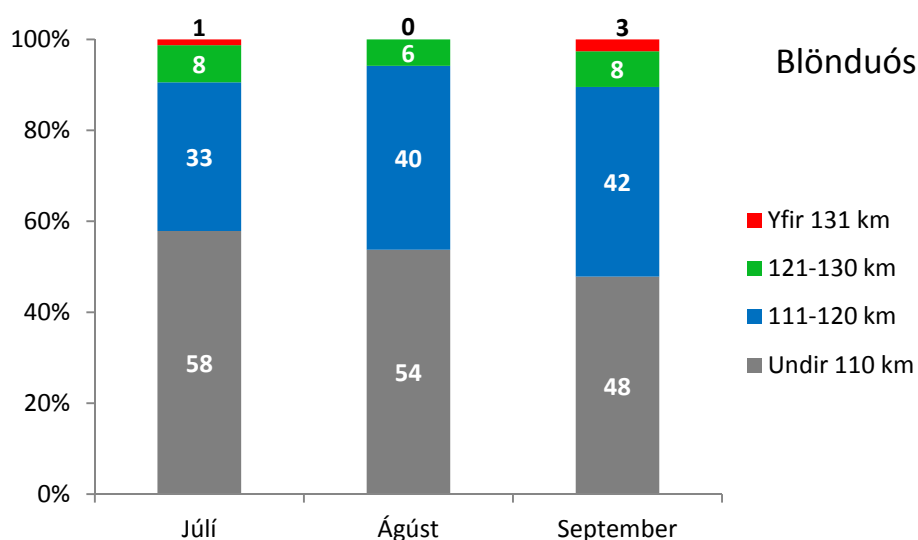


Mynd 7. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarks hraði var 90 km/klst.

Blönduós

Hjá lögreglunni á Blönduósi var eftirlitinu sinnt frá júlí til september. Alls varði lögreglan 618 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 107 lögreglumenn. Skráð voru 450 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 464. Eknir voru 20.960 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 4.790.109 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 2.268.828 kr. eða um 47% af heildarkostnaði (tafla 1).

Í ágúst mánuði var enginn ökumaður stöðvaður á yfir 131 km hraða en í september voru þeir 3% (mynd 8). Í júlí og ágúst var rúmlega helmingur ökumanna stöðvaður á 90-110 km hraða en í september hafði þetta hlutfall lækkað niður í 48%. Hins vegar jókst hlutfall ökumanna sem keyrðu á 111-120 km/klst. Tveir ökumenn mældust á 157 km hraða og einn á 137 km hraða í september.

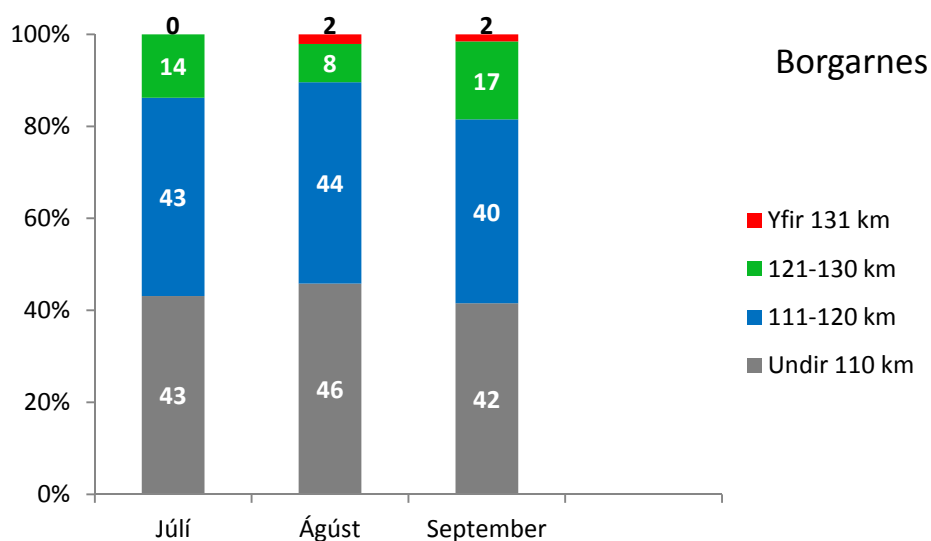


Mynd 8. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarks hraði var 90 km/klst.

Borgarnes

Hjá lögreglunni í Borgarnesi var eftirlitinu sinnt frá júlí til september. Alls varði lögreglan 494 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 161 lögreglumenn. Skráð voru 171 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 202. Eknir voru 15.637 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 5.016.370 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 3.017.143 kr. eða um 60% af heildarkostnaði (tafla 1).

Í júlí voru 43% þeirra sem voru stöðvaðir á bilinu 90-110 km hraða. Þetta hlutfall hækkaði síðan í ágúst (46%) en fór niður í 42% í september. Þróunin er einnig sveiflukennd þar sem ökumenn voru stöðvaðir á bilinu 111-120 km hraða. Enginn ökumaður var stöðvaður á meira en 130 km hraða í ágúst en í júlí og september voru þeir 2% (mynd 9). Sá sem keyrði hraðast var stöðvaður í september á 132 km hraða.

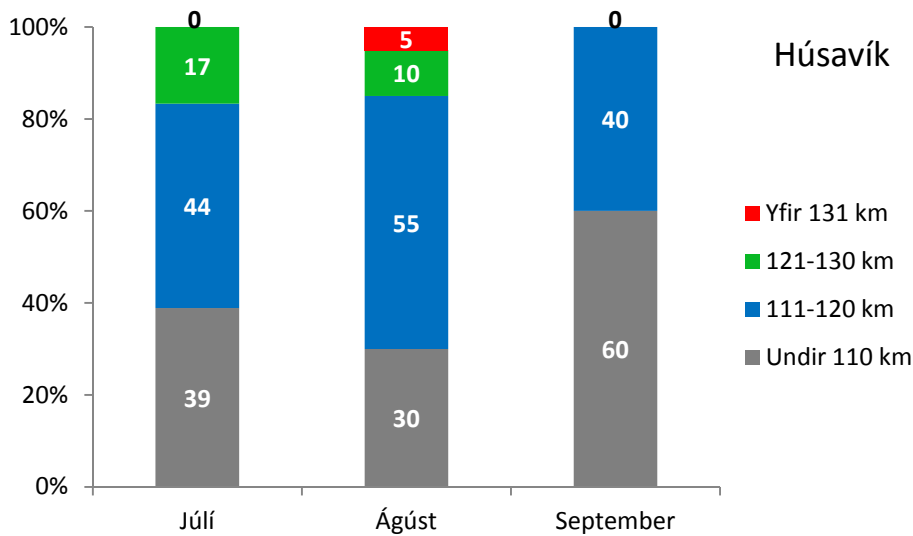


Mynd 9. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Húsavík

Hjá lögreglunni á Húsavík var eftirlitinu sinnt frá júlí til september. Alls varði lögreglan 118 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 27 lögreglumenn. Skráð voru 45 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 68. Eknir voru 4.087 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 914.855 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 437.309 kr. eða tæp 48% af heildarkostnaði (tafla 1).

Í ágúst voru 5% ökumanna á meiri en 131 km/klst. Enginn mældist á svo miklum hraða í júlí og september en um 40% voru á 111-120 km hraða. Þó nokkrir ökumenn voru stöðvaðir á 90-110 km hraða í september eða 60% (mynd 10). Sá hraðasti sem var stöðvaður var á 144 km hraða og var hann stöðvaður í ágúst.

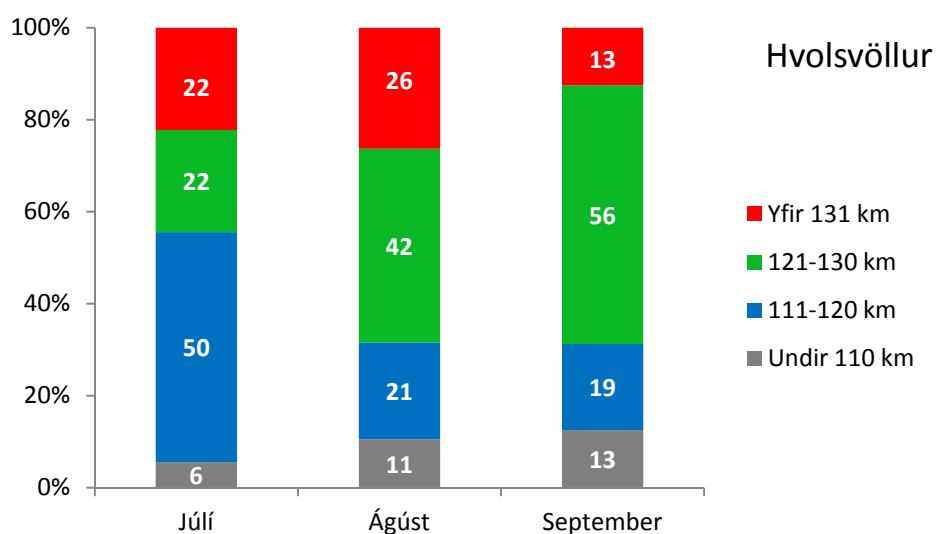


Mynd 10. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Hvolsvöllur

Hjá lögreglunni á Hvolsvelli var eftirlitinu sinnt frá júlí til september. Alls varði lögreglan 280 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 65 lögreglumenn. Skráð voru 207 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 221. Eknir voru 10.088 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 2.212.576 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 1.079.416 kr. eða tæp 49% af heildarkostnaði (tafla 1).

Hlutfall ökumanna sem voru stöðvaðir milli 121-130 km hraða jókst eftir því sem leið á sumarið. Þannig var hlutfallið 22% í júlí en í september fór það upp í 56%. Hlutfall þeirra sem óku á 131 km hraða og yfir voru 13-26% stöðvaðra ökumanna. Sá ökumaður sem mældist á mestum hraða í umdæmi lögreglunnar á Hvolsvelli var stöðvaður í ágúst og var sá mældur á 151 km hraða þar sem 90 var hámarkshraði.

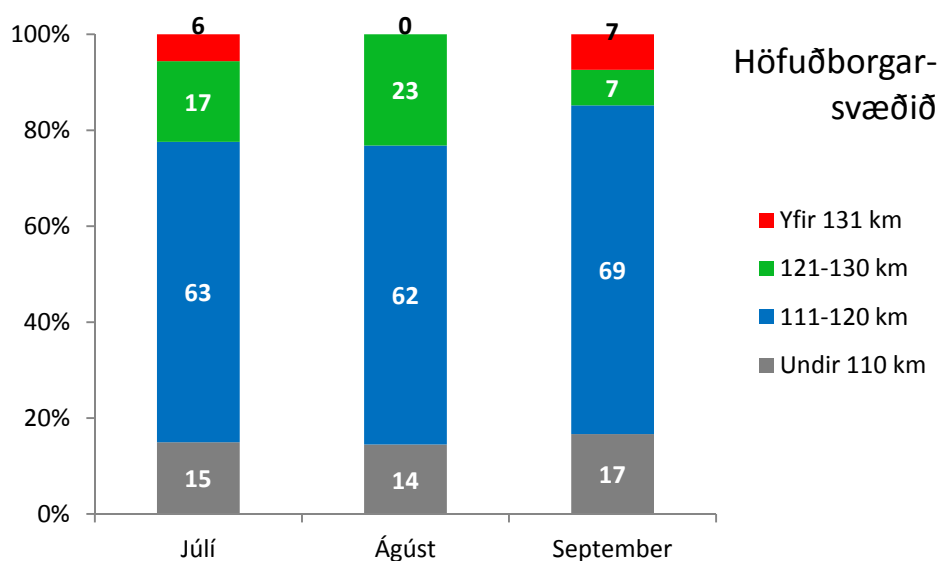


Mynd 11. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Höfuðborgarsvæðið

Hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu var eftirlitinu sinnt frá júlí til september. Alls varði lögreglan 591 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 201 lögreglumenn. Skráð voru 236 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 294. Eknir voru 18.694 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 4.917.462 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 2.527.708 kr. eða um 51% af heildarkostnaði (tafla 1).

Flestir ökumenn sem lögreglan á höfuðborgarsvæðinu stöðvaði voru á bilinu 111-120 km hraða. Hlutfallið var í kringum 62-69%. Þeir sem voru á meiri en 131 km hraða voru 6-7% stöðvaðra ökumanna en í ágúst var enginn sem fór yfir 131 km hraða (mynd 12). Sá sem var stöðvaður á mestum hraða hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu var á 150 km hraða og var hann stöðvaður í júlí.

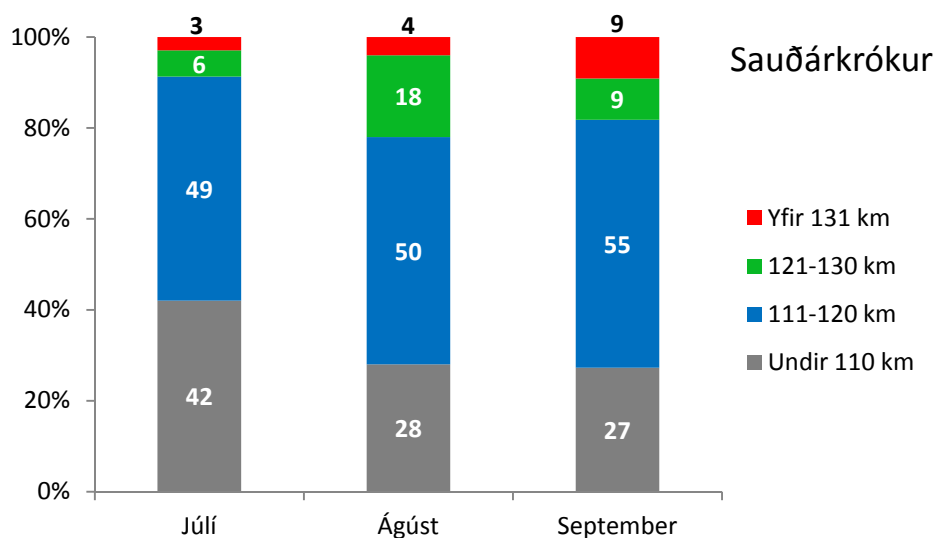


Mynd 12. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarks hraði var 90 km/klst.

Sauðárkrókur

Hjá lögreglunni á Sauðárkróki var eftirlitinu sinnt frá júlí til september. Alls varði lögreglan 138 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 42 lögreglumenn. Skráð voru 130 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var sá sami. Eknir voru 5.680 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 1.164.222 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 607.760 kr. eða um 52% af heildarkostnaði (tafla 1).

Þeir sem voru stöðvaðir á 111-120 km hraða voru um helmingur allra ökumanna. Hlutfall þeirra sem voru stöðvaðir á 90-110 km hraða var 42% í júlí sem er heldur hærra hlutfall en í ágúst og september. Hæst var hlutfall þeirra sem óku á 131 km hraða og yfir í september eða 9% (mynd 14). Sá sem mældist á mestum hraða á meðan á eftirlitinu stóð var stöðvaður á 152 km hraða í ágúst þar sem 90 km var hámarkshraði.

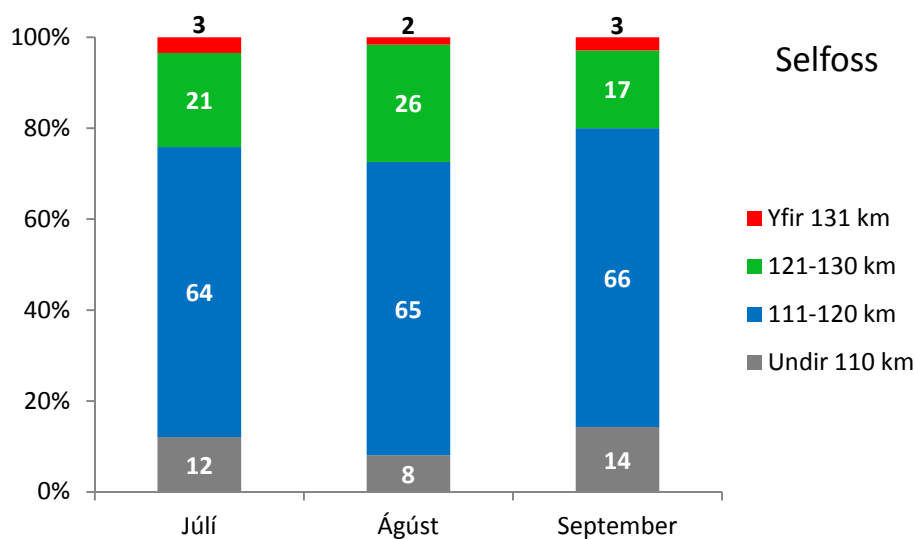


Mynd 14. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Selfoss

Hjá lögreglunni á Selfossi var eftirlitinu sinnt frá júlí til september. Alls varði lögreglan 511 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 59 lögreglumenn. Skráð voru 156 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 184. Eknir voru 9.527 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 3.497.067 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 1.429.050 kr. eða tæp 41% af heildarkostnaði (tafla 1).

Flestir sem lögreglan á Selfossi stöðvaði voru á bilinu 111-120 km/klst. eða 64-66%. Um 20% voru á 121-130 km hraða nema í september en þá var hlutfall þessara ökumanna 17%. 2-3% ökumanna voru stöðvaðir á yfir 131 km hraða. Sá sem mældist á mestum hraða í umdæmi lögreglunnar á Selfossi var á stöðvaður á 147 km hraða í júlí (mynd 15).

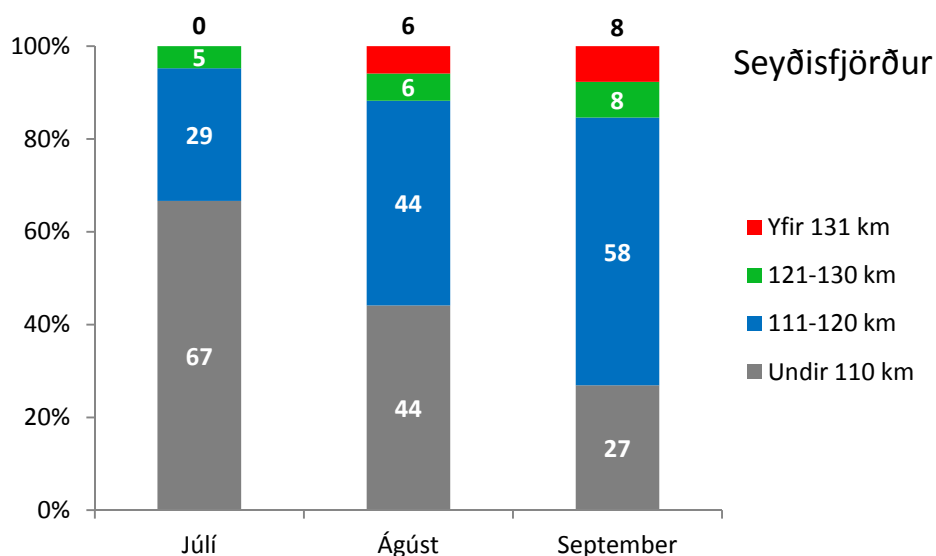


Mynd 15. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Seyðisfjörður

Hjá lögreglunni á Seyðisfirði var eftirlitinu sinnt frá júlí til september. Alls varði lögreglan 276 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 55 lögreglumenn. Skráð voru 81 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 84. Eknir voru 4.807 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 1.629.298 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 514.349 kr. eða tæp 32% af heildarkostnaði (tafla 1).

Hlutfall ökumanna sem voru stöðvaðir á 90-110 km hraða minnkaði þegar leið á sumarið en hins vegar jókst hlutfall þeirra sem óku á 111-120 km hraða. Ökumenn sem óku á 131 km hraða og yfir voru 6-8%. Sá ökumaður sem var á mestum hraða var stöðvaður á 143 km hraða í september (mynd 16).

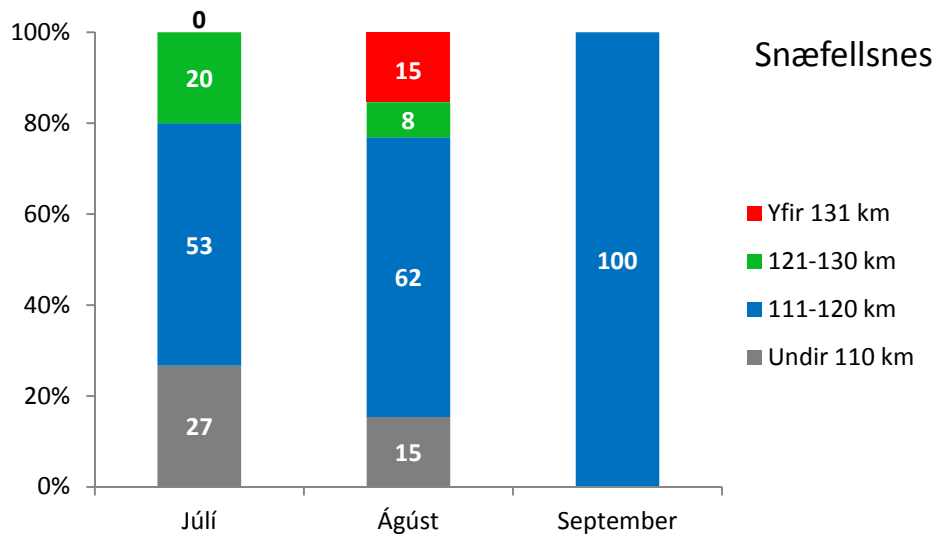


Mynd 16. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Snæfellsnes

Hjá lögreglunni á Snæfellsnesi var eftirlitinu sinnt frá júlí til september. Alls varði lögreglan 72 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 19 lögreglumenn. Skráð voru 29 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 30. Eknir voru 2.751 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 585.741 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 294.357 kr. eða um 50% af heildarkostnaði (tafla 1).

Flestir sem lögreglan stöðvaði voru á bilinu 111-120 km/klst en aðeins einn var stöðvaður í september. Hlutfall ökumanna sem voru stöðvaður á meiri en 131 km hraða voru 15% í ágúst en enginn var stöðvaður í júlí og september (mynd 17). Sá ökumaður sem var á mestum hraða var stöðvaður á 139 km hraða í ágúst.

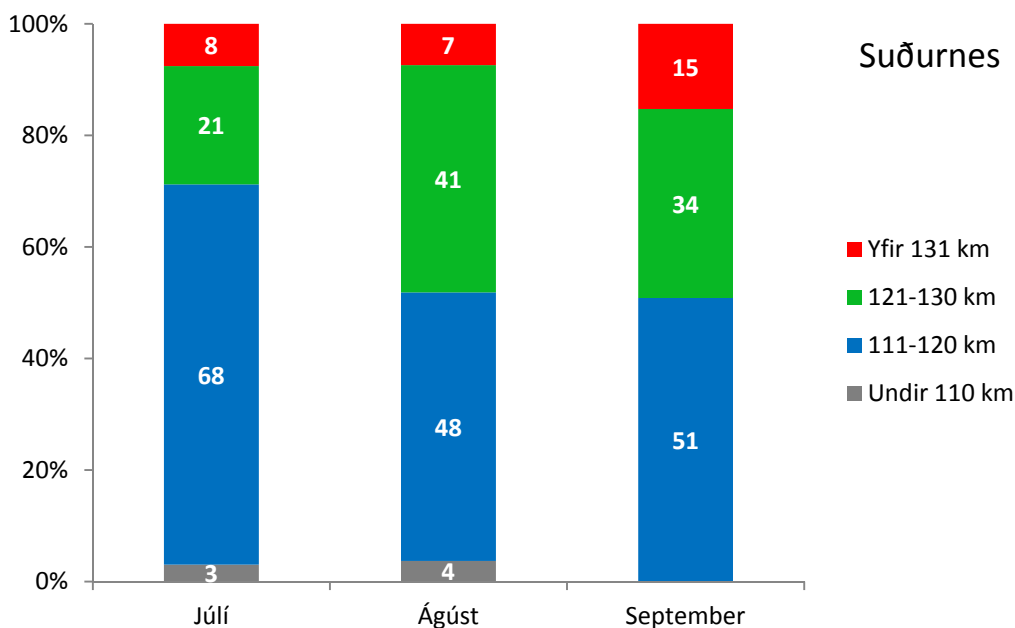


Mynd 17. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarks hraði var 90 km/klst.

Suðurnes

Hjá lögreglunni á Suðurnesjum var eftirlitinu sinnt frá júlí til september. Alls varði lögreglan 510 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 54 lögreglumenn. Skráð voru 155 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 223. Eknir voru 7.697 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 3.194.839 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 1.009.459 kr. eða um 32% af heildarkostnaði (tafla 1).

Af þeim sem voru teknir fyrir of hraðan akstur í júlí voru 68% stöðvaðra ökumanna á hraðanum 111-120 km/klst. Þegar leið á sumarið voru hlutfallslega færri ökumenn teknir á 111-120 km hraða eða 48% í ágúst og 51% í september. Hlutfall þeirra sem óku á 121-130 km hraða var hærra í ágúst og september en í júlí. Hæsta hlutfall þeirra sem voru stöðvaðir á 131 km og yfir var í september eða 15% (mynd 18). Sá ökumaður sem var á mestum hraða var stöðvaður á 152 km hraða í ágúst.



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

Viðauki II. Sjálfvirkt hraðaefirlit

Stafrænar hraðamyndavélar 2010



RÍKISLÖGREGLUSTJÓRINN

Febrúar 2011

Helstu niðurstöður

- Á árinu 2010 skráðu stafrænar myndavélar 22.322 hraðakstursbrot, eða 3,5% færri brot en árið áður.
- Tíu stafrænar hraðamyndavélar voru virkar á árinu 2010. Flestar þeirra eru á suðvesturhorni landsins.
- Að meðaltali skráðu vélarnar 61 hraðakstursbrot á dag.
- Flest brot áttu sér stað á Suðurlandsvegi, eða 41%, þá í Hvalfjarðargöngum 27% og 24% í Hvalfjarðarsveit.
- Brot eru tíðust á sumrin, frá maí til ágúst, en þá voru þau 45% af heildarfjölda.
- Sá ökumaður sem ók hraðast samkvæmt skráningu hraðamyndavélar var á 199 km hraða á Suðurlandsvegi en þar er hámarkshraði 90 km/klst.
- Ökumenn keyra hlutfallslega hraðar um Fáskrúðsfjarðargöng en Hvalfjarðargöng.
- Hraðakstursbrotum hefur fækkað verulega á Suðurnesjum frá árinu 2009 til ársins 2010.
- Tæplega 79% sekta hafa þegar verið greiddar sem er svipað hlutfall og undanfarin ár.
- Rannsókn hefur verið hætt í tæplega 11% tilvika og rekja má flest þessara tilvika til ökumanna sem búsettir eru erlendis en ferðast um landið á bílaleigubílum.

Tilmæli og aðdragandi

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

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

Tölfræðiupplýsingar um fjölda brota á árinu 2010 voru teknar úr málaskrá lögreglunnar 4. janúar 2011 af stjórnsýsluviði ríkislögreglustjóra. Miðað er við brot sem skráð voru á tímabilinu 1. janúar 2010 til 31. desember 2010. Einhver brot áttu sér stað undir lok ársins og teljast ekki með þar sem skráningu þeirra var ekki lokið fyrir áramótin. Þau teljast hins vegar með brotum í janúar en þetta eru fá brot sem hafa óveruleg áhrif á niðurstöðurnar. Gögn er varða greiningu á sektarboðum voru tekin út úr málaskrárkerfi lögreglunnar 21. janúar 2011.

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 2010 voru 10 stafrænar hraðamyndavélar í notkun. Fyrstu vélarnar voru teknar í notkun í júlí 2007 og hafa því verið virkar í 3½ ár. Fyrirhugað er að fjölga þessum myndavélum. Hraðamyndavélar eru í umdæmi lögreglustjóranna í Borgarnesi, á höfuðborgarsvæðinu, Suðurnesjum, Eskifirði og á Selfossi. Brotin eru skráð hjá lögreglustjóranum á Snæfellsnesi samkvæmt ákvörðun ríkislögreglustjóra. Lögreglustjórinn á Hvolsvelli annast sektargerðir og sendir þær öikumönnum.

Á árinu 2010 voru tvær hraðamyndavélar úr Fáskrúðsfjarðargöngum sendar í eftirlit og yfirferð til Noregs. Vegna þessa voru engin hraðakstursbrot skráð í göngunum í desember 2010. Þetta hefur áhrif á fjölda brota en skráning fellur niður um leið og breytingar eiga sér stað á myndavélunum. Þetta þarf að hafa í huga þegar skoðaður er samanburður milli ára. Á hverju ári eru vélar sendar í eftirlit.

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

Fjöldi og dreifing brota yfir árið

Skráð voru 22.322 brot á árinu 2010 sem er nokkuð svipaður fjöldi og árið á undan en þá voru brotin 23.134. Þetta nemur 3,5% fækkun milli ára. Að meðaltali eru hraðakstursbrot 61 á dag allt árið. Brotin sem framin voru í desember 2009 en skráð í janúar 2010 voru 162, eða 0,7% af heildarfjölda. Þessi háttur er hafður á svo að brot sem framin voru rétt fyrir áramótin en skráð í lögreglukerfið eftir áramótin falli ekki út úr talningum.

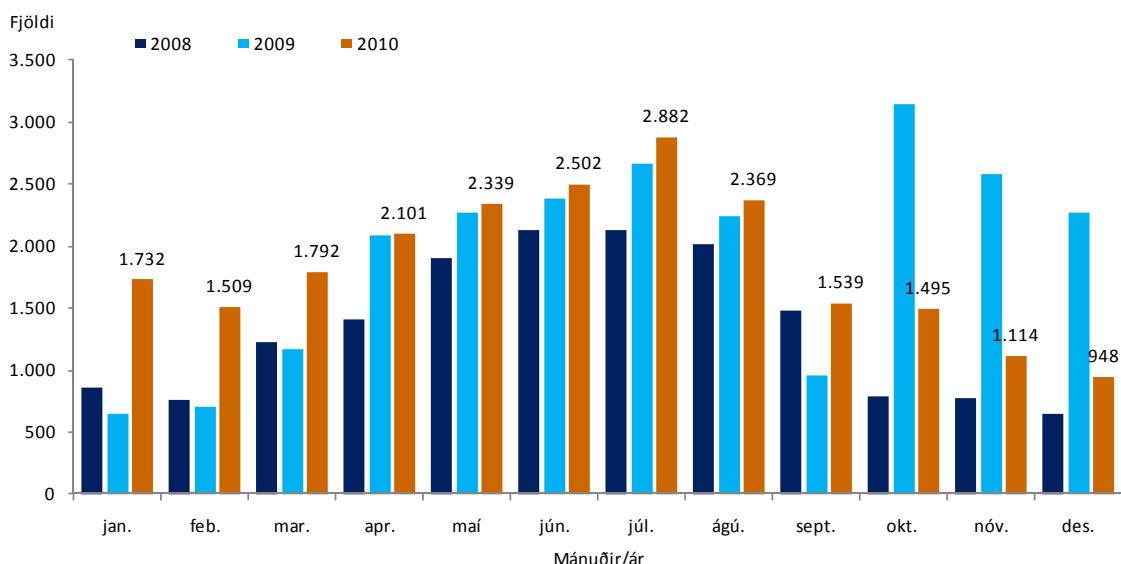
Á árinu 2007 voru hraðakstursbrot rúmlega 6.800 en skráðum brotum hefur fjölgað jafnt og þétt með tilkomu fleiri myndavéla (tafla 1). Brotum fjölgaði mikið frá árinu 2008 til ársins 2009, eða um 43% , en þeim fækkaði lítillega frá 2009 til 2010.

Tafla 1. Fjöldi brota

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

Á mynd 1 sést dreifing brotanna á árunum 2008-2010 eftir mánuðum. Á árinu 2010 voru flest brot skráð í júní og júlí en fæst undir lok árs sem er breyting frá árinu áður. Þá miklu breytingu sem varð á hraðakstursbrotum í október, nóvember og desember á árinu 2009 má rekja til uppsetningar hraðamyndavéla á Suðurlandi en á þessum fyrstu þremur mánuðum sem þær voru virkar skráðu þær yfir 5.000 brot.

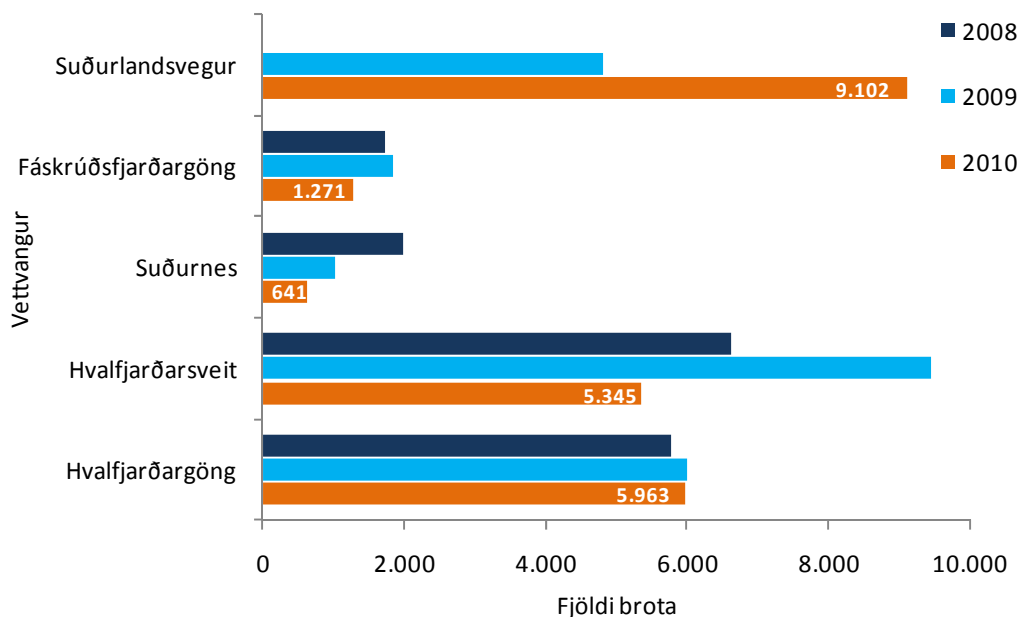
Fæst brot voru skráð í desember 2010 en í þeim mánuði voru tvær myndavélar óvirkar vegna viðhalds. Nokkurt samræmi er milli fjölda brota fyrstu sjö mánuði árána 2008, 2009 og 2010.



Mynd 1. Fjöldi hraðakstursbrota sem stafrænar hraðamyndavélar skráðu frá 01.01.2008 til 31.12.2010, greindur eftir mánuðum.

Á mynd 2 sést fjöldi skráðra hraðakstursbrota, greindur eftir vettvangi, en fjallað verður nánar um hvern vettvang síðar í skýrslunni. Flest brotin voru skráð á Suðurlandsvegi eða 9.102. Næstflest voru þau í Hvalfjarðargöngum 5.963 og 5.345 í Hvalfjarðarsveit. Skráð brot voru töluvert færri í Fáskrúðsfjarðargöngum og á Suðurnesjum en á þremur fyrrnefndu svæðunum.

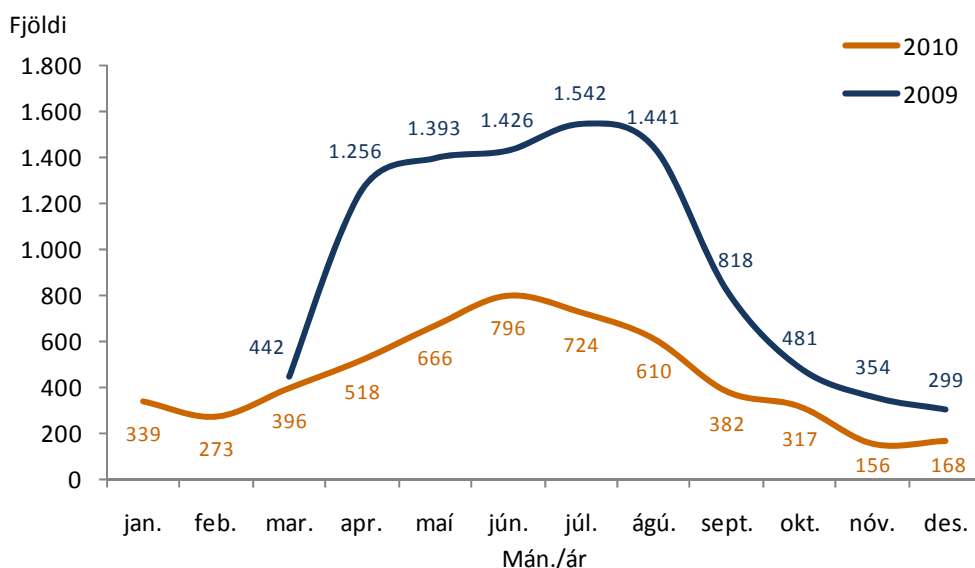
Þegar fjöldi brota á árinu 2010 (eftir vettvangi) er borinn saman við árið áður má sjá mikla fjölgun á Suðurlandsvegi. Þá fjölgun má skýra með uppsetningu nýrra véla seint á árinu 2009. Skráðum brotum fækkaði verulega í Hvalfjarðarsveit, eða um 43,5%, og um 31% í Fáskrúðsfjarðargöngum. Fjöldi skráðra brota í Hvalfjarðargöngum hefur haldist svipaður en brotum fækkaði á Suðurnesjum.



Mynd 2. Fjöldi hraðakstursbrota sem stafrænar hraðamyndavélar skráðu, greindur eftir vettvangi, frá 01.01.2008 til 31.12.2010.

Hvalfjarðarsveit

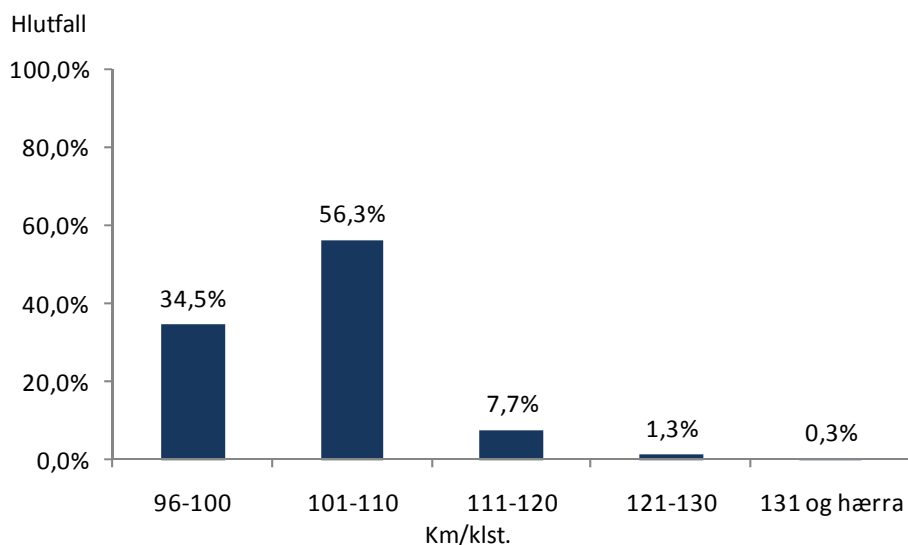
Í Hvalfjarðarsveit voru 5.345 hraðakstursbrot skráð með stafrænum hraðamyndavélum á árinu 2010. Þetta eru töluvert færri brot en árið áður en vél við Hagamel var tekin niður undir lok árs 2009 og flutt yfir á Suðurlandsveg. Flest brotin voru skráð á sumrin, eða frá maí til ágúst, en þá voru þau milli 600 og 700 á mánuði. Þetta er í samræmi við árið áður en þá voru brotin fleiri, eða um 1.400-1.500 á mánuði á sama tímabili. Fækkun brota frá árinu 2009 til ársins 2010 nemur 43,5% eða 4.107 brotum (mynd 3).



Mynd 3. Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar í Hvalfjarðarsveit skráðu frá 01.01.2009 til 31.12.2010, greindur eftir mánuðum.

Um 91% ökumanna sem óku of hratt í Hvalfjarðarsveit mældist á 96-110 km/klst. þar sem hámarkshraði er 90 km (mynd 4). Þetta er í samræmi við hraðamælingar árið áður. Tæp 8%

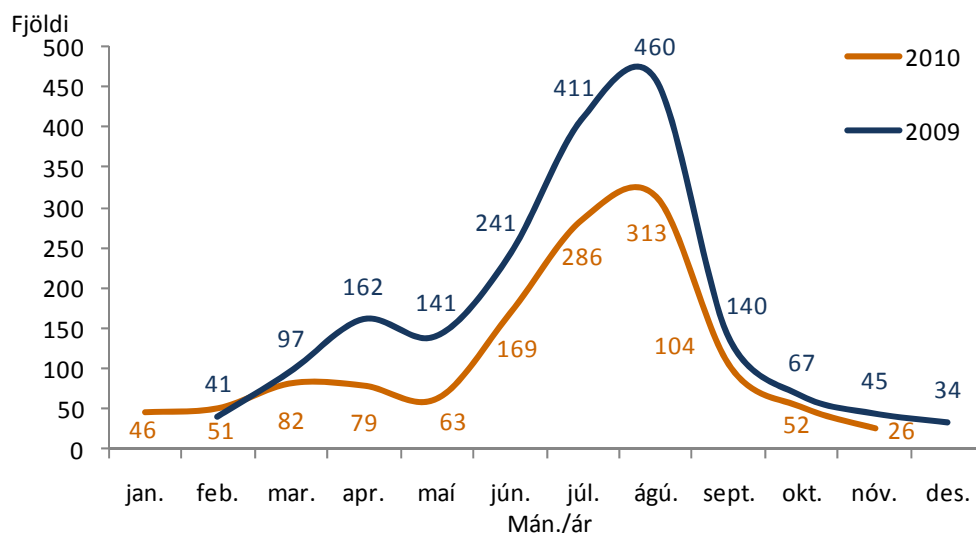
ökumanna mældust á 111-120 km/klst. og 1,6% voru á meiri hraða en 121 km/klst. Sá sem hraðast ók var á 154 km/klst.



Mynd 4. Hlutfall hraðakstursbrota í Hvalfjarðarsveit þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð með stafrænum hraðamyndavélum á tímabilinu 01.01.2010 til 31.12.2010.

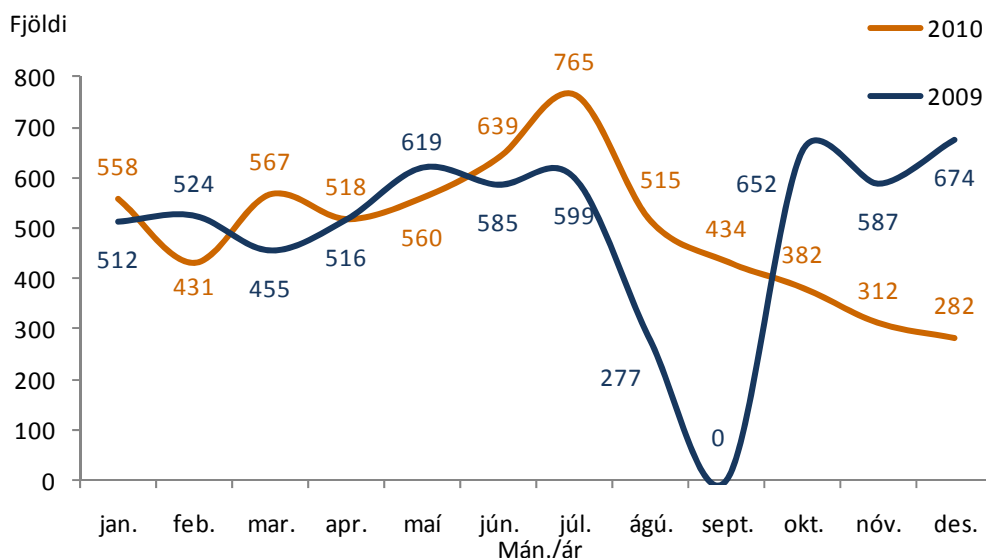
Fáskrúðsfjarðargöng og Hvalfjarðargöng

Á árinu 2010 var alls 1.271 hraðakstursbrot skráð í Fáskrúðsfjarðargöngum, sem er 568 brotum minna en árið á undan. Þetta er 31% fækkun frá árinu áður. Langflest brotin voru skráð í júlí og ágúst en þá voru þau rétt um 300 á mánuði, eða 10 brot á dag. Fæst brot voru skráð undir lok ársins. Þetta er sama mynstur og árið áður (mynd 5).



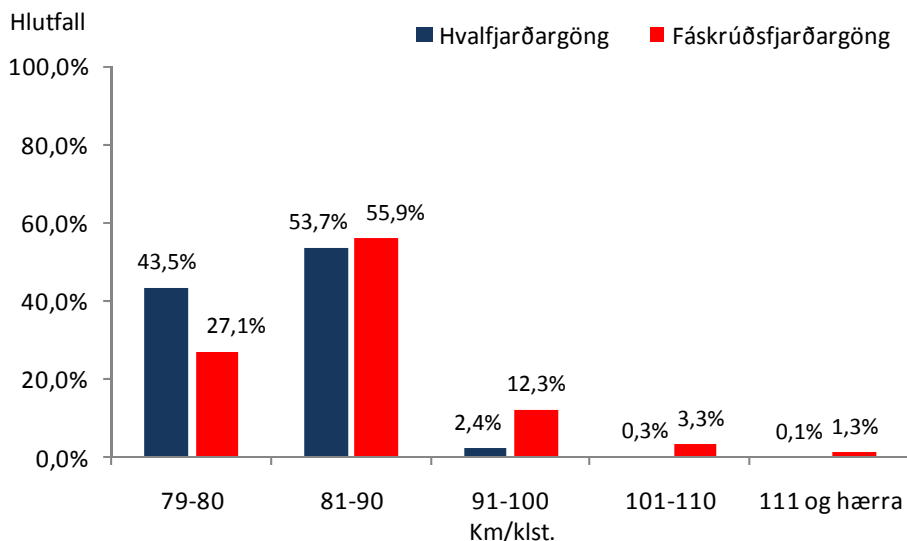
Mynd 5. Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar í Fáskrúðsfjarðargöngum skráðu frá 01.01.2009 til 31.12.2010, greindur eftir mánuðum.

Alls voru 5.963 hraðakstursbrot skráð í Hvalfjarðargöngum 2010 en það eru næstum jafnmörg brot og árið á undan, en þá voru þau 6.000. Flest brotin voru skráð í júlí (765) en fæst í desember (282). Skráð brot voru hins vegar færri á seinni hluta ársins 2010 en á sama tíma 2009 og er verulegur munur þar á. Í september 2009 voru vélarnar óvirkar vegna viðhalds (mynd 6).



Mynd 6. Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar í Hvalfjarðargöngum skráðu frá 01.01.2009 til 31.12.2010, greindur eftir mánuðum.

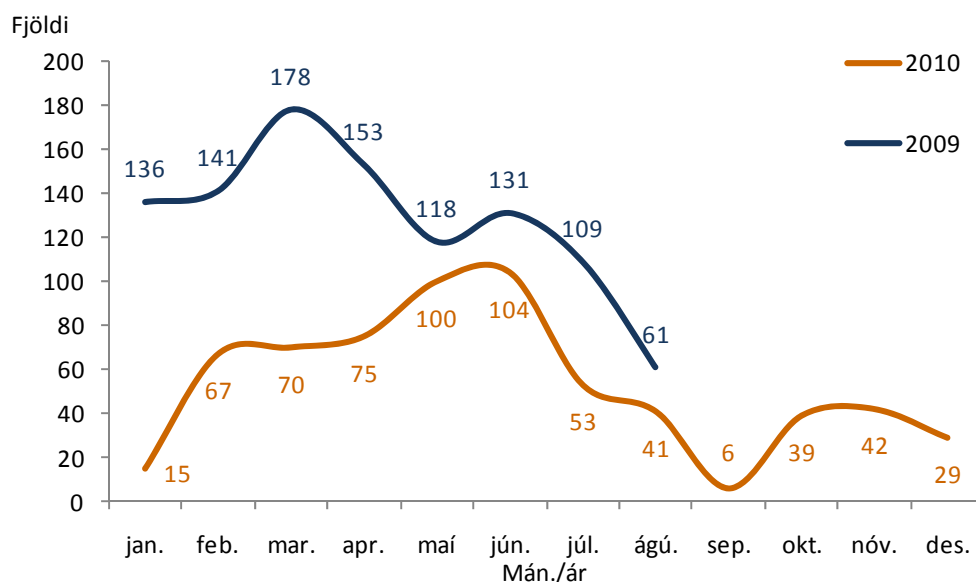
Af þeim sem keyrðu of hratt um Hvalfjarðargöng voru 97% undir 90 km/klst. en hámarkshraði í göngunum er 70 km. Þetta er svipað hlutfall og árið áður. Sá sem mældist á mestum hraða var á 140 km/klst. Munur er á aksturslagi í Hvalfjarðargöngum og Fáskrúðsfjarðargöngum þar sem hlutfallslega færri ökumenn mældust undir 90 km/klst. í Fáskrúðsfjarðargöngum, eða 83%. Þar mældust hins vegar hlutfallslega fleiri ökumenn á meiri hraða en 90 km/klst.; 12% voru mældir þar á 91-100 km/klst. en 2,4% í Hvalfjarðargöngum. Sá sem hraðast ók í Fáskrúðsfjarðargöngum var á 151 km/klst. Þetta eru nokkuð svipaðar niðurstöður og árin áður, þ.e. að hlutfallslega fleiri keyra hraðar í Fáskrúðsfjarðargöngum en Hvalfjarðargöngum.



Mynd 7. Hlutfall hraðakstursbrota þar sem hámarkshraði er 70 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð með stafrænum hraðamyndavélum á tímabilinu 01.01.2010 til 31.12.2010.

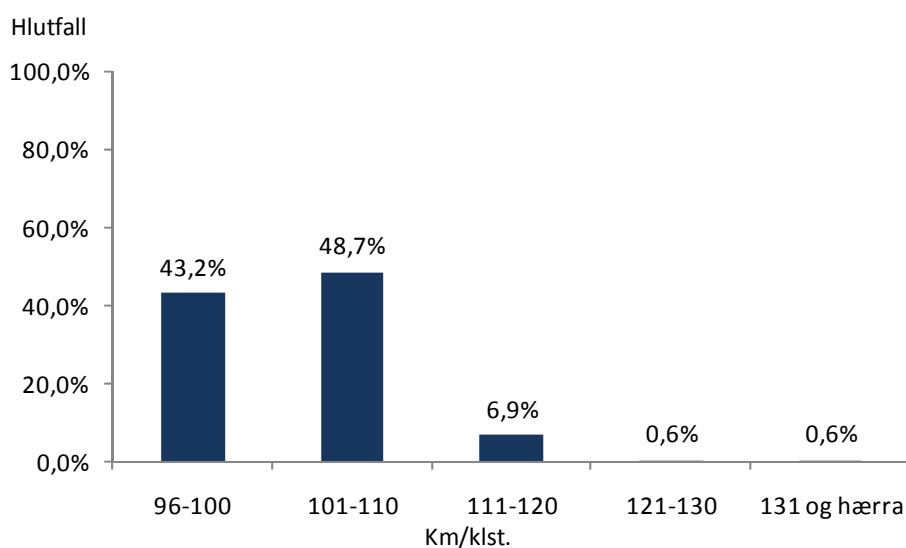
Suðurnes

Á Suðurnesjum var 641 brot skráð á árinu 2010 og það er 37% fækkun frá árinu áður. Þar fækkaði um eina vél sem var flutt annað og bilun kom upp í annarri og getur það skýrt þennan mun. Núna eru þrjár vélar á Suðurnesjum: tvær á Miðnesheiði og ein á Garðskagavegi. Flest brotin áttu sér stað í maí og júní en þau voru óvenjufá í september (mynd 6).



Mynd 8. Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar á Suðurnesjum skráðu frá 01.01.2009 til 31.12.2010, greindur eftir mánuðum.

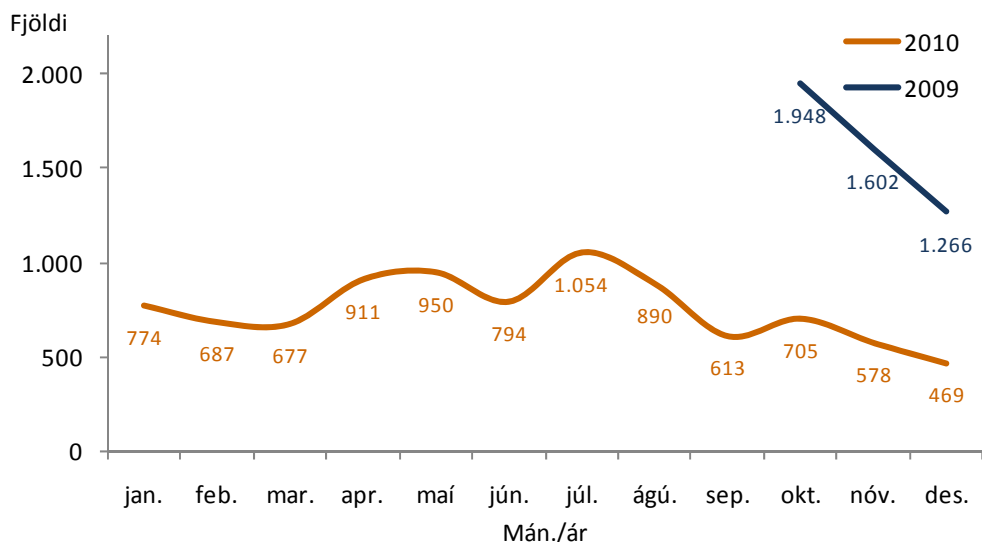
Flestir sem óku of hratt á Suðurnesjum mældust á bilinu 96-110 km/klst. hraða eða 92% ökumanna (mynd 9). Þetta eru svipaðar niðurstöður og á árinu 2009. Sá sem var mældur á mestum hraða var á 144 km/klst. Fækkun brota á Suðurnesjum má e.t.v. rekja til þess að ökumenn eru meðvitaðir um staðsetningu hraðamyndavéla, vélum hefur fækkað og hugsanlega hefur almennt dregið úr hraðakstri á þessu svæði.



Mynd 9. Hlutfall hraðakstursbrota á Suðurnesjum þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð með stafrænum hraðamyndavélum á tímabilinu 01.01.2009 til 31.12.2010.

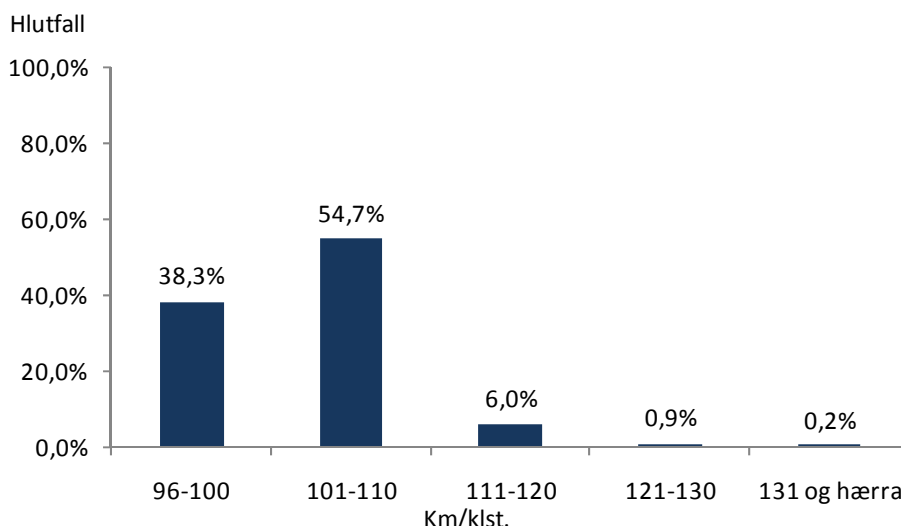
Suðurland

Tvær vélar voru teknar í notkun á Suðurlandsvegi 1. október 2009 milli Hveragerðis og Selfoss. Vélarnar eru nálægt afleggjara við Kirkjuferju og við Gljúfurholt í Ölfusi. Á árinu 2010 voru skráð 9.102 brot, sem gerir tæp 25 hraðakstursbrot á dag að meðaltali allt síðasta ár. Suðurlandið er sá staður þar sem stafrænar hraðamyndavélar skrá flest brot enda er þessi akstursleið mjög fjölfarin. Brotin dreifðust nokkuð jafnt yfir árið en þau voru þó flest í júlí en þá fóru þau yfir 1.000 (mynd 10). Ekki er hægt að bera saman fjölda brota eftir árum þar sem vélarnar voru settar upp seint á árinu 2009 en þó má sjá að brotum fækkaði strax frá mánuði til mánaðar eða um leið og ökumenn áttuðu sig á því að vélarnar væru orðnar virkar.



Mynd 10. Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar á Suðurlandi hafa skráð frá 01.10.2009 til 31.12.2010, greindur eftir mánuðum.

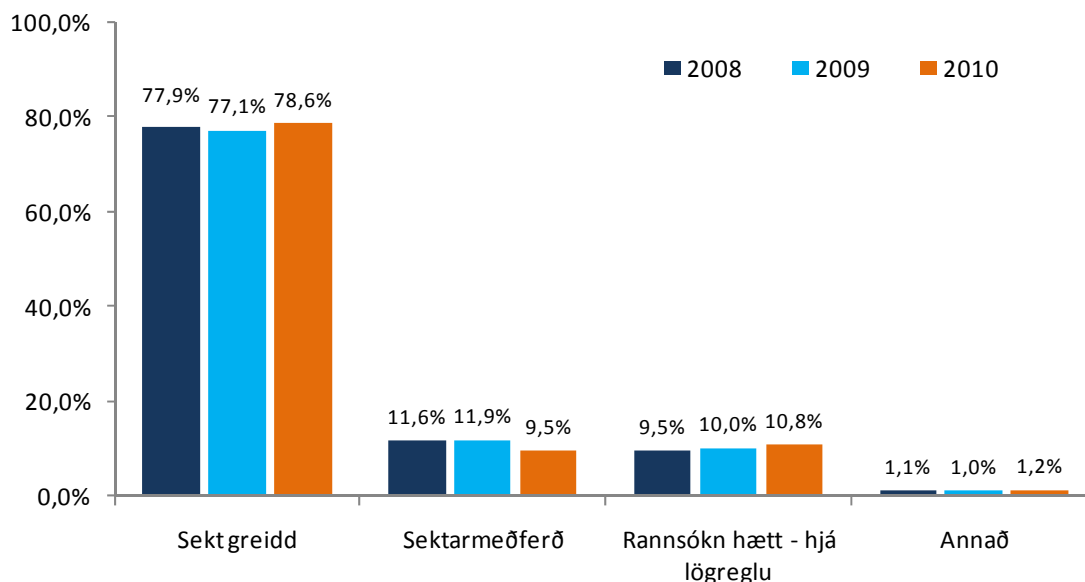
Af þeim ökumönnum sem óku of hratt á Suðurlandsvegi voru tæp 93% á nærri 110 km/klst. en hámarkshraði þar er 90 km. Sá sem mældist á mestum hraða var á 199 km/klst. og annar á 166 km/klst. Ekki þarf að taka fram hvílíkur glæfraakstur þetta er og þá hættu sem slíkur akstur getur skapað.



Mynd 11. Hlutfall hraðakstursbrota á Suðurlandi þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð með stafrænum hraðamyndavélum á tímabilinu 01.10.2010 til 31.12.2010.

Sektarboð

Af 22.322 hraðakstursbrotum sem skráð voru á árinu 2010 hafa 17.534 ökumenn greitt sektir sínar eða tæp 79%. Þetta er svipað hlutfall og á árin á undan (mynd 12). Alls eru 9,5% í sektarmeðferð en rannsókn var hætt í tæplega 11% tilvika. Þetta er miðað við stöðu í málaskrá lögreglunnar 21. janúar 2011 en hafa þarf í huga að þau brot sem eru skráð rétt undir áramót eru hugsanlega enn ógreidd.



Mynd 12. Afgreiðsla mála sem stafrænar hraðamyndavélar skráðu frá 01.01.2008 til 31.12.2010.

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

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

Upplýsingar um fjárhæðir sekta liggja ekki fyrir en gera má ráð fyrir að um 71 milljón króna hafi ekki verið greidd í ríkissjóð á árinu 2010 vegna hraðaksturs ferðamanna ef miðað er við að meðalupphæð sekta sé 30 þúsund kr.

Viðauki

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

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

*Þórdís Rún Þórisdóttir
stjórnsýslusviði ríkislögreglustjóra
7. febrúar 2011*

Viðauki III. Lykilstærðir úr slysaskrá Umferðarstofu

2010



Tafla 1. Láttnir og alvarlega slasaðir 1991-2010

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

Tafla 2. Fjöldi og hlutfall látinna eftir kyni

2010	Fjöldi látinna	Hlutfall
Karl	4	50,00%
Kona	4	50,00%

Tafla 3. Fjöldi og hlutfall látinna eftir aldri

2010	Fjöldi látinna	Hlutfall
0-14 ára	0	0,00%
15-24 ára	3	37,50%
25-34 ára	0	0,00%
35-44 ára	1	12,50%
45-54 ára	1	12,50%
55-64 ára	1	12,50%
65 ára og eldri	2	25,00%

Tafla 4. Fjöldi og hlutfall látinna eftir ársfjórðungi

2010	Fjöldi látinna	Hlutfall
janúar-mars	1	12,50%
apríl-júní	3	37,50%
júlí-september	1	12,50%
október-deseember	3	37,50%

Tafla 5. Fjöldi og hlutfall látinna í dreifbýli/þéttbýli

2010	Fjöldi látinna	Hlutfall
Dreifbýli	4	50,00%
Þéttbýli	4	50,00%

Tafla 6. Flokkun látinna

2010	Fjöldi látinna	Hlutfall
Ökumenn bifreiða	3	37,50%
Farþegar bifreiða	2	25,00%
Ökumenn bifhjóla	1	12,50%
Fótgangandi	2	25,00%
Aðrir	0	0,00%

Tafla 7. Tegund banaslysa

2010	Fjöldi látinna	Hlutfall
Árekstur	3	37,50%
Útafakstur	3	37,50%
Ekið á fótgangandi	2	25,00%

Tafla 8. Fjöldi og hlutfall látinna eftir landsvæðum

2010	Fjöldi látinna	Hlutfall
Höfuðborgarsvæðið	1	12,50%
Suðurnes	2	25,00%
Vesturland / Vestfirðir	2	25,00%
Norðurland	1	12,50%
Austurland	2	25,00%
Suðurland	0	0,00%

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

Uppgjör fyrir árið 2010



Samtals

Sameiginlegt	Kostnaður í lok árs 2010 (þús. kr.)
Umsjón og eftirlit öryggisaðgerða	2.752
Þróun á vettvangsskrá vegna úttektar á umhverfi vega	328
Myndbönd EuroRAP sem nýtast við úttekt	1.750
Samtals:	4.830

Verkefni eftir landshlutum.	Kostnaður í lok árs 2010 (þús. kr.)
Suðursvæði	35.523
Suðvestursvæði	47.394
Norðvestursvæði	74.505
Norðaustursvæði	56.619
Sameiginlegt	4.830
Samtals:	218.871

Suðursvæði

Vegkafli	Staður	Áætlun 2010	Aðgerðir 2010	Kostnaður í lok árs 2010 (þús.)
1-b4	Hringvegur um Gatnabrún	Greiða kostnað við uppsetningu vegriða sem sett voru upp snemma árs 2010.	150 m af víravegriði með 2 endum var sett upp vestan vegar efst í Gatnabrúninni. Á milli afleggjara að Götum og Hvammi var norðan vegar sett upp 140 m langt víravegrið með 2 endum. Sunnan vegar var sett 65 m langt víravegrið með 2 endum.	7.449
1-b4	Hringvegur efst í Gatnabrún, ofan við bæinn Götur			
1-b4	Hringvegur við Deildará við Skammadalshól			
1-b5	Hringvegur við Hólsá á Sólheimasandi	Setja vegrið við óvarið ræsi.	2*90 m af víravegriði var sett upp með 4 endum. Ekki náðist að strekja vírinn fyrir en í janúar 2011.	1.844
1-c3	Hringvegur um Hellu	Lengja lýsingu, setja 11 staura	Ellefu ljósastaurar keyptir og settir upp austan Hellu	3.569
1-c7	Hringvegur við Brekkur		Árið 2009 var sett vegrið við ræsi rétt austan við afleggjarann að Brekkum. Um er að ræða eftirstöðvar kostnaðar vegna þess verks.	46
1-c8	Hringvegur við brú yfir Þjórsá		Árið 2009 var vegrið lengt til austurs og settir Espen-endar. Um er að ræða eftirstöðvar kostnaðar vegna þess verks.	316
1-d1 / 1-d2 / 30-01	Skeiðavegamót	Árið 2009 var grjót hreinsað meðfram Skeiðaveginum og mól ekið í vegkantinn á milli ljósastauranna. Hluti verks unninn 2010.	Árið 2010 var lokið við að aka mól í vegkantinn á milli ljósastauranna skv. áætlun.	186
1-d2	Hringvegur austan Selfoss		Árið 2009 var göngustígur lagfærður og lýsing sett upp skv. áætlun. Um er að ræða eftirstöðvar kostnaðar vegna þess verks.	18
1-d5	Hringvegur Selfossi (milli SS og Olís)	Setja gangbraut með miðeyju og sveig	Settar voru eyjar, þrænging, á móts við sláturhús SS, máluð gangbraut og settir upp 2 ljósastaurar. Kostnaður við malbikun vegarins var greiddur af <i>Yfirlögnum</i> .	724
30_06	Skeiða-og Hrunamannavegur við Flúðir	Búa til öruggar gönguleiðir milli íbúðahverfa á Flúðum.	Vegurinn var breikkaður og malbikaður á kafla. Settar voru eyjar, þrænging, á tveimur stöðum ofan Litlu Laxár á Flúðum. Málaðar voru tvær gangbrautir og settir upp tveir ljósastaurar á hvorum stað.	7.776
31_01	Skálholtsvegur við Ósabakka		Árið 2009 var sett búfjárræsi undir Skálholtsveg við bæinn Ósabakka. Um er að ræða eftirstöðvar kostnaðar vegna þess verks.	38
34-01	Eyrbakkavegur móts við Suðurhóla á Selfossi	Setja gangbraut með miðeyju og sveig	Settar voru eyjar, þrænging, og máluð gangbraut við Suðurhóla á Selfossi. Færðir tveir ljósastaurar.	808
35-06	Biskupstungnabraut við Reykholt	Þarna er stefnt að því að loka innkeyrslum, lengja lýsingu og setja þéttbýlishlið með hraðavaraskiltum. Á árinu 2010 var áætlað að byrja á verkinu.	Árið 2010 voru keyptir 22 ljósastaurar sem settir verða upp 2011.	2.283

Framkvæmd umferðaröryggisáætlunar 2010

36-01	Þingvallavegur á kaflanum Ásgarður Ljósifoss	Setja víravegrið, á þessum stað liggur Sogið alveg upp að Þingvallavegi	Sett var upp 330 m langt víravegrið og 2 endar á mótis við Ásgarð.	1.670
37-01	Laugarvatnsvegur norðan neðra Apavatns	Árið 2009 var unnið að því að lengja ræsi og lagfæra fláa. Hluti verksins unninn 2010.	Lokið við aðgerðir við ræsi sem unnið var að 2009.	613
204-01	Meðallandsvegur við Tungulæk í Landbroti.	Lengja vegrið við brú	Bitavegrið var lengt, 3 endar, 24 og 52 m öðrum megin en 52 m hinum megin. Eftir er að lengja einn endann um 20-30m og grafa endana niður. Kostnaður fellur að mestu á 2011.	29
204-01	Meðallandsvegur við Hestlandsgil	Árið 2009 voru fláar lagfærðir á þessum stað. Kostnaður sem til féll árið 2010 er vegna áburðardreifingar á staðnum.	Dreift áburði á fláa sem lagfærðir voru 2009.	134
204-01	Meðallandsvegur við Jónskvísl		Röravegriðið var lengt, allir 4 endar. Lengt um 30 og 35 m öðrum megin en 30 og 60 m hinum megin.	412
208-01	Skaftártunguvegur neðan við (framan við) Hvamm.	Setja vegrið við krappa beygju.	Efni ekið utan á kanta, ræsi lengt og 200 m víravegrið sett upp, tveir endar.	2.895
286-02	Hagabraut, blindhæð við Saurbæ (og Haga)	Breikka blindhæð og aðgreina akstursstefnur með merkjum.	Blindhæð breikkuð og akstursstefnur aðgreindar með merkjum.	4.351
	Hönnun öryggisaðgerða á Suðursvæði			49
	Umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á Suðursvæði			314

Samtals áfallinn kostnaður á Suðursvæði í árslok 2010:

35.523

Suðvestursvæði

Vegkafli	Staður	Áætlun 2010	Aðgerðir 2010	Kostnaður í lok árs 2010 (þús.)
1-f6	Hringvegur við Blikdalsá	Lengja og lagfæra vegrið.	Vegrið lengt og lagfært skv. áætlun.	2.826
40-02	Hafnarfjarðarvegur frá öryggisgátt sunnan Fossvogslækjar að Kópavogslæk	Setja vegrið milli akstursstefna.	Vegrið sett upp skv. áætlun.	4.451
40-03	Hafnarfjarðarvegur milli Kópavogslækjar og Goðatúns	Setja vegrið milli akstursstefna.	Vegrið sett upp skv. áætlun.	39.320
41-12	Reykjanesbraut við verslunina Kost.	Setja kantvegrið meðfram akbraut til suðurs.	Vegrið sett upp skv. áætlun.	496
	Umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á Suðvestursvæði			301

Samtals áfallinn kostnaður á Suðvestursvæði í árslok 2010:

47.394

Norðvestursvæði

Vegkafli	Staður	Áætlun 2010	Aðgerðir 2010	Kostnaður í lok árs 2010 (þús.)
1-g1	Hringvegur við Urriðaá	Ganga frá fláum og girðingum við óvarið ræsi sem var lengt árið 2009.	Verkið unnið skv. áætlun og er nú lokið.	381
1-g8	Hringvegur við Hamarslæk og vegamót við Atlantsólú	Leggja klæðingu á framhjálaup við tengingu að Atlantsólú sem búið var til árið 2010.	Klæðing lögð á framhjálaupið skv. áætlun. Verki lokið.	241
1-g9	Hringvegur í grennd við Skarðslæk	Lengja ræsi og fletja út fláa.	Vegur og flái jafnaðir í breidd og sett upp fláavegríð á báða kanta. Verki lokið.	4.500
1-g9	Hringvegur við Gljúfurá	Lengja vegrið vinstra megin á norðurenda brúarinnar.	Vegrið vinstra megin við norðurenda brúarinnar var lengt, hefðbundið bitavegríð, og settur Espen-endi.	231
1-h0	Hringvegur við Kolás og Grafargil	Setja vegrið annars vegar við undirgöng við Kolás sem voru með óvörðum fláaskornum endum og hins vegar við ræsi í Grafargili sem var með ófullnægjandi frágangi.	Fláavegríð (fjögurra víra) sett beggja vegna á undirgöng við Kolás og öðrum megin við ræsi í Grafargili. Verki er lokið.	2.867
1-m3	Hringvegur í Langadal, framan við bæinn Skriðuland	Setja 550 m langt vegrið. Á þessum stað kemur Blanda alveg upp í fláafót.	Sett var fláavegríð (fjögurra víra) í hægri kant vegar.	4.441
1-m4	Hringvegur sunnan Svínvetningabrautar	Setja vegrið við hægri kant vegar.	Sett var fláavegríð (fjögurra víra) í hægri kant vegar á tveimur köflum.	3.525
51-02	Akrafjallsvegur	Lagfæra umhverfi vegar, m.a. fylla í skurð við veg.	Verk var unnið skv. áætlun. Fyllt var í skurð sem var vegmegin við hitaveitulögn og reiðvegur sem var við vegöxl var færður frá vegi og út að lögninni.	2.139
54-02	Snæfellsnesvegur, Háflslækur milli Pursstaðavegar og Ánabrekkuvegar	Setja vegrið við lækinn.	Sett var fláavegríð (fjögurra víra) í báða kanta.	2.270
54-03	Snæfellsnesvegur við Álftá	Breikka veg og setja vegrið en þarna var steyptur stokkur lengdur árið 2009.	Vegur breikkaður og vegrið sett upp skv. áætlun. Verkinu er lokið.	6.114
54-16	Snæfellsnesvegur við Kothraun.	Lengja ræsi, breikka veg og fletja út fláa.	Kothraunslækur fer í gegnum veginn á tveimur stöðum og voru ræsi lengd um 12 m, vegur breikkaður og fláar flattir út við bæði ræsin.	2.075
58-01	Stykkishólmsvegur við Vogsbót	Setja vegrið við hægri kant vegar, þ.e. sjávarmegin	Flái og öxl voru jöfnuð undir vegrið og sett upp fjögurra víra fláavegríð.	5.998
60-42	Vestfjarðavegur við brú yfir Dýrafjörð.	Lengja vegrið við brúna í báðar áttir.	Keypt var efni í lengingu vegriðs sem sett verður upp árið 2011.	378
60-45	Vestfjarðavegur við brú yfir Öndarfjörð	Lengja vegrið við brúna í báðar áttir.	Keypt var efni í lengingu vegriðs sem sett verður upp árið 2011.	1.652
61-41	Djúpvegur við Tunguá í Skutulsfirði	Lengja vegrið við brúna í báðar áttir. Búa jafnframt til framhjálaup á Djúpveg á mótis við innkeyrslu að verslunarmiðstöð og íbúðahverfi á Skeiði.	Keypt var efni í lengingu vegriðs við brúna en það verður sett upp árið 2011. Vinnu við gerð framhjálaups er lokið.	1.386
61-42	Djúpvegur Ísafirði.	Setja upp hraðaviðvörðunarljós fyrir umferð sem kemur inn á Ísafjörð í átt frá Hnífsdal en það var keypt 2009.	Hraðaviðvörðunarljós sett upp skv. áætlun.	333

Framkvæmd umferðaröryggisáætlunar 2010

61-43	Djúpvegur milli Ísafjarðar og Hnífsdals	Setja upp um 1 km af vegriði.	Sett var upp vegrið á um 1,0 km kafla og er því komið vegrið sjávarmegin meðfram öllum veginum milli Ísafjarðar og Hnífsdals.	3.652
509-01 / 51-01 / 51-02	Vegamót Akrafjallsvegur og Akranesvegur	Setja upp lýsingu sambærilega þeirri sem er við vegamót Akrafjallsvegur og Innnesvegur við Móa. Jafnframt gert ráð fyrir að fjölga staurum við Akranesveg þannig að samfelld lýsing verði niður að Hringtorgi við Akranes.	Verkið var unnið að hluta árið 2010 en því mun ljúka árið 2011.	9.648
509-02	Akranesvegur, Faxabraut	Setja upp umferðareyjar og hraðahindranir en þarna er mikið um hraðakstursbrot m.a. spyrnu. Verkið er unnið í samvinnu við Akraneskaupstað.	Verkið er í vinnslu en verður lokið árið 2011.	4.064
574-10	Útnesvegur um Bugsmúla	Setja um 130 m langt vegrið í vinstri kant vegar, þ.e. sjávarmegin	Verkið unnið skv. áætlun og er því lokið.	1.487
617-01	Tálknafjarðarvegur	Kaupa hraðaviðvörðunarljós sem sett verður upp við þéttbýlið á Tálknafirði. Sveitarfélagið mun kosta uppsetningu.	Verkið unnið skv. áætlun og er því lokið.	839
636-01	Hafnarvegur við hafnarsvæði á Ísafirði	Setja vegrið á mótum Hafnarvegur og hafnarþekju.	Sett 52 m langt vegrið skv.áætlun. Verki er lokið.	890
	Þjónustustöð Borgarnesi, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega	Unnið var að því að laga fláa skiltapúða og fjarlægja grjót af vegsvæði á ýmsum stöðum í Mýra- og Borgarfjarðarsýslum.	1.731
	Þjónustustöð Ólafsvík, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega	Unnið að lagfæringum á ræsaendum á Snæfellsnesvegi í Fróðárhreppi og á Útnesvegi við Rif.	421
	Þjónustustöð Patreksfirði, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega	Haldið var áfram að bæta við stoðvegg, grjótkaða í Hafnarmúla á Örlygshafnarvegi.	721
	Þjónustustöð Ísafirði, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega	Fjarlægt grjót af vegsvæði kafla 44 og 45 á Vestfjarðavegi og af vegsvæði kafla 35 á Djúpvegi.	906
	Þjónustustöð Hólmavík, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega	Aðgerðin fólst í grjóthreinsun vegsvæðis á Djúpvegi í Norðdal.	1.034
	Þjónustustöð Hvammstanga. ýmsar lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega	Lagfæringar á umhverfi vegar við vegamót Hringvegur og Gauksmýrarvegur en þær fólust m.a. í færslu vegskurðar við Hringveg á 300 m kafla, lengingu ræsis (þ=2m) um 6 m og færslu á girðingum og merkjum.	2.424
	Þjónustustöð Sauðárkróki, ýmsar lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega	Unnið var við lengingu ræsis á Sauðárkróksbraut (75-02), dregið úr bratta fláa og reiðvegur færður frá akbraut. Vegsvæði á Sauðárkróksbraut hjá Garðsandi sléttað. Grjót hreinsað meðfram Siglufjarðarvegi.	722
	Hönnun öryggisaðgerða á Norðvestursvæði			3.419
	Umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á Norðvestursvæði			4.015

Samtals áfallinn kostnaður á Norðvestursvæði árið 2010

74.505

Norðaustursvæði

Vegkafli	Staður	Áætlun 2010	Aðgerðir 2010	Kostnaður í lok árs 2010 (þús.)
1-q5	Hringvegur móts við afleggjara að Stórutjörnum	Lagfæra vegfláa, þarna er mjög bratt fram af vegi.	Vegsvæði var endurbætt og dregið úr bratta fláa á 300 m kafla austan við Stórutjarnir þar sem var allt að 15 m há fylling með fláum 1:1,5. Verki lokið.	3.896
82-05	Ólafsfjarðarvegur við Torfgil	Setja vegrið.	Sett upp 316 m vegrið. Verki er lokið.	3.094
93-02 / 93-03	Seyðisfjarðarvegur við Efri-Staf	Lagfæra vegfláa, lengja ræsi og setja upp vegrið.	Vegsvæði endurbætt á um 0,8 km kafla. Vexaxlir voru breikkaðar, skering ofan vegar aukin, vegfláar lagfærðir og ræsi lengt í Stafarkverkalæk við vegamót að skíðasvæði og sett upp um 520 m langt vegrið. Vatnsuppistöðu var veitt frá vegi á 100 m kfla. Verkið er þó ekki alveg lokið.	9.725
99-03	Hafnarvegur Höfn	Setja gangbraut með upphækkun.	Sett upphækkuð gangbraut á Víkurbraut á Höfn við skóla og íþróttasvæði. Verki lokið.	1.140
821-01	Eyjafjarðarbraut vestri við Eyjafjarðará	Ganga frá öryggissvæði vegar og setja upp vegrið við veginn þar sem hann liggur meðfram Eyjafjarðará.	Gengið frá öryggissvæði og sett upp vegrið á um 3,8 km kafla frá Hvammi að Kristnesvegi. Verki lokið nema uppsetningu vegriða að hluta. Heildarkostnaður verks er meiri en hér er gerð grein fyrir hversu mikið framlag kom frá umferðaröryggisáætlun.	10.481
821-02	Eyjafjarðarbraut vestri við Eyjafjarðará	Ganga frá öryggissvæði vegar og setja upp vegrið við veginn þar sem hann liggur meðfram Eyjafjarðará.	Gengið frá öryggissvæði og sett upp vegrið á um 2,8 km kafla frá Kristnesvegi að Hrafnagili. Verki er lokið.	14.519
829-02	Eyjafjarðarbraut eystri við Munkaþverá	Setja upp aðvörunarljós við einbreiða brú.	Sett upp aðvörunarljós beggja megin við einbreiða brú við Munkaþverá. Verki er lokið.	1.537
944-02	Lagarfossvegur við brýr á Lagarflijóti við Lagarfossvirkjun.	Setja upp vegrið.	Sett upp 236 m langt vegrið við brýr á Lagarflijóti við Lagarfossvirkjun. Verki er lokið.	1.341
	Þjónustustöð Akureyri, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega.	Hreinsað grjót af vegsvæði meðfram Hringvegi á Öxnadalshéiði í Bakkaselsbrekku, 1,1km. Verki er lokið.	1.348
	Þjónustustöð Þórshöfn, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega.	Hreinsað grjót af vegsvæði meðfram Langanesvegi á um 4,7 km kafla frá flugvelli að Sauðanesi. Verki er lokið.	872
	Þjónustustöð Vopnafirði, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega.	Hreinsað grjót af vegsvæði meðfram Norðausturvegi í Bakkafirði á um 24 km kafla frá Felli að Skeggjastöðum. Verki er lokið.	1.425
	Þjónustustöð Fellabæ, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega.	Fjárheimild notuð í verk á Seyðisfjarðarvegi við Efri-Staf	
	Þjónustustöð Reyðarfirði, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega.	Unnið við frágang á öxlum við vegrið á Norðfjarðarvegi um Oddsskarð og hreinsað grjót af vegsvæði meðfram Hringvegi við Fell í Breiðdal, 100 m.	486

	Þjónustustöð Höfn, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega.	Sjónlengdir voru bættar með auknum skeringum innan í beygju sunnan við einbreiða brú á Hofsá á Hringvegi í Álftafirði, efni notað í endurbætur á vegfláum á um 700 m kafla við Stekkatún á Hringvegi. Einnig voru þurrkunarskurðir færðir fjær vegi á Þinganesvegi á um 1,6 km kafla. Verki er lokið.	2.555
	Hönnun öryggisaðgerða á Norðaustursvæði			2.133
	Umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á Norðaustursvæði			2.067

Samtals áfallinn kostnaður á Norðaustursvæði árið 2010:

56.619

Viðauki V. Hvíldarsvæði og undirgöng fyrir búfé

Uppgjör fyrir árið 2010



Verkefni umferðaröryggisáætlunar: Hvíldarsvæði og undirgöng fyrir búfé.

Uppgjör fyrir 2010.

Vegkafli	Staður	Áætlun 2010	Aðgerðir 2010	Kostnaður í lok árs 2010 (þús. kr.)
1-k6	Hringvegur við Víðigerði	Útbúa hvíldarsvæði fyrir flutningabílstjóra	Bílastæði/plan við Víðigerði lagfært, rétt af, og klætt.	4.089
1-x9	Hringvegur við Freysnes	Lagfæra vegamót við Freysnes fyrir flutningabíla	Vegamót breikkuð vegna flutningabíla, verki er ekki lokið og leggja þarf klæðingu á breikkun vegamóta.	456
93-02 93-03	Seyðisfjarðarvegur, tveir staðir	Lagfæra plan á norðurbrún Fjarðarheiðar og ljúka frágangi 450 m ² keðjunar- og áningarstaðar við Gufufoss.	Plan á norðurbrún Fjarðarheiðar lagfært og sett efra burðarlag og lögð klæðing á 450m ² áningarstað við Gufufoss. Verki er lokið.	900
Samtals áfallinn kostnaður 2010:				5.444

Ath. tvenn undirgöng fyrir búfé voru gerð á Hringvegi, þ.e. annars vegar við Þorkelshól í Víðidal (1-k7) en hins vegar við Brekku í Vatnsdal (1-k8).

Gerð þessara undirganga var fjármögnuð af styrkingum og endurbótum.