

Framkvæmd
umferðaröryggisáætlunar

Ársskýrsla 2024



Innviðaráðuneytið



Samgöngustofa



RÍKISLÖGREGLUSTJÓRINN

INNGANGUR	4
1. UMFERÐARÖRYGGISRÁÐ	4
2. SAMRÁÐSHÓPUR UMFERÐARÖRYGGISÁÆTLUNAR	4
3. FJÁRHAGSÁÆTLUN	5
4. AÐGERÐIR OG VERKEFNI Á ÁRINU 2024: VEGFARENDUR.....	6
4.1. SJÁLFVIRKT HRAÐAEFTIRLIT, MÆLISTAÐIR, EIGNAKAUP, VIÐHALD OG REKSTUR	6
4.2. ÚRVINNSLA GAGNA ÚR SJÁLFVIRKUM LÖGGÆSLUMYNDAVÉLUM	9
4.3. SÉRSTAKT EFTIRLIT LÖGREGLU MEÐ HRAÐAKSTRI	9
4.4. KYNNINGAR, FORVARNIR OG FRÆÐSLA FYRIR ALMENNING	9
<i>Þróun umferðarhraða</i>	<i>11</i>
<i>Ölvunar- og fíkniefnaakstur: Staðan í dag</i>	<i>12</i>
4.5. FRÆÐSLA TIL BARNNA OG UNGMENNA	14
<i>Fræðsla í leikskólum</i>	<i>14</i>
<i>Fræðsla í grunnskólum</i>	<i>14</i>
<i>Fræðsla í framhaldsskólum</i>	<i>15</i>
4.6. FRÆÐSLA TIL ERLENDRA ÖKUMANNA.....	16
4.7. SLYSASKRÁNING	17
4.8. STARFSMANNA- OG FRÆÐSLUKOSTNAÐUR	17
4.9. ÖNNUR VERKEFNI OG ÓFYRIRSÉÐ	18
<i>Umferðarþing</i>	<i>18</i>
<i>Minningardagur um fórnarlömb umferðarslysa</i>	<i>18</i>
<i>Göngum í skólann</i>	<i>18</i>
<i>Vorfagnaður bifhjólafólks</i>	<i>18</i>
5. AÐGERÐIR OG VERKEFNI Á ÁRINU 2024: VEGAKERFI	19
5.1. EYÐING SVARTBLETTA, LAGFÆRINGAR Á UMHVERFI VEGA OG UPPSETNING VEGRIÐA	19
5.2. UNDIRGÖNG FYRIR BÚFÉ OG HVÍLDARSVÆÐI VIÐ ÞJÓÐVEGI	20
5.3. ÝMIS VERKEFNI OG ÓFYRIRSÉÐ	21
<i>Umsjón öryggisaðgerða á vegum</i>	<i>21</i>
<i>Umferðaröryggisúttekt á vegum.....</i>	<i>21</i>
<i>Tilraun með endurskinsmerkingar við göngubíðanir.</i>	<i>21</i>
6. AÐGERÐIR OG VERKEFNI Á ÁRINU 2024: STEFNUMÓTUN, RANNSÓKNIR OG LÖGGJÖF	22
6.1. KÖNNUN Á AKSTURSHÉÐUN	22
7. VERKEFNI ÁN SÉRSTAKRAR FJÁRVEITINGAR	27
7.1. ALÞJÓÐLEGT SAMSTARF	27
VIÐAUKI I. LYKILSTÆRÐIR ÚR SLYSASKRÁ SAMGÖNGUSTOFU.....	29
VIÐAUKI II. UMFERÐARÖRYGGISAÐGERÐIR VEGAGERÐARINNAR.....	32
<i>Verkefni eftir landshlutum (búfjárgöng og einbreiðar brýr innifalið)</i>	<i>33</i>

Inngangur

Umferðaröryggisáætlun byggir á markmiði um öruggar samgöngur sem sett er fram í samgönguáætlun á grundvelli laga nr. 33/2008. Þar eru mótuð stefna og aðgerðir til fimmtán ára en nánar útfærð aðgerðaáætlun með kostnaðaráætlun er svo mótuð fyrir eitt ár í senn. Árið 2024 var unnið eftir tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2024-2038. Í þessari skýrslu er gerð grein fyrir framkvæmd og árangri aðgerða.

Í umferðaröryggisáætlun eru lagðar til aðgerðir og áherslur sem eiga að leiða til fækkunar slysa og lækkunar kostnaðar samfélagsins af umferðarslysum. Á þeim 19 árum sem liðin eru frá því að umferðaröryggisáætlun var fyrst lögð fram hefur umferðin breyst og aukist mikið samhliða auknum vegabótum, tækniþróun og fjölgun vegfarenda. Áherslur og aðgerðir í öryggisátt hafa tekið mið af breytingunum. Sem dæmi má nefna snjalltækjanotkun, akstur erlendra ferðamanna, akstur undir áhrifum vímuefna og rafknúin örflæðisfarartæki svo sem rafhlaupahjól. Aðgerðir á framkvæmdaáætlun skiptast í eftirtalda flokka: Vegfarendur, vegakerfi, ökutæki og stefnumótun, rannsóknir og löggjöf.

Markmið stjórnvalda um aukið umferðaröryggi til ársins 2038 eru þrjú;

- Að Ísland verði í hópí fimm bestu Evrópuþjóða hvað varðar fjölda látinna í umferðinni á hverja 100.000 íbúa
- Að látnum og alvarlega slösuðum fækki að jafnaði um 5% á ári til ársins 2038.
- Að slysakostnaður á hvern ekinn kílómetra lækki að jafnaði um 5% á ári til ársins 2038.

1. Umferðaröryggisráð

Sérstakt umferðaröryggisráð, sem ætlað er að vinna að framgangi umferðaröryggisáætlunar tók til starfa árið 2005. Árið 2024 voru þrír ráðuneytisstjórar í innviðaráðuneytinu formenn umferðaröryggisráðs; fyrst Hermann Sæmundsson, þá Aðalsteinn Þorsteinsson og loks Ingilín Kristmannsdóttir. Aðrir fulltrúar ráðsins voru Jón Gunnar Jónsson forstjóri Samgöngustofu, Bergþóra Þorkelsdóttir forstjóri Vegagerðarinnar og Sigríður Björk Guðjónsdóttir ríkislögreglustjóri.

2. Samráðshópur umferðaröryggisáætlunar

Samráðshópur um framkvæmd umferðaröryggisáætlunar var skipaður 2005. Hlutverk hans er að gera starfs- og framkvæmdaáætlun á grundvelli umferðaröryggisáætlunar, samkvæmt ályktun Alþingis. Árið 2024 var Gauti Daðason, lögfræðingur hjá innviðaráðuneytinu, formaður samráðshópsins. Aðrir fulltrúar hópsins voru Gunnar Geir Gunnarsson deildarstjóri öryggis- og fræðsludeildar Samgöngustofu, Guðbrandur Sigurðsson aðstoðaryfirlögregluþjónn hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu og Auður Þóra Árnadóttir forstöðumaður umferðar- og umferðaröryggisdeildar hjá Vegagerðinni.

3. Fjárhagsáætlun

Í þessari fjárhagsáætlun er gerð grein fyrir ráðstöfun fjár til fræðslu og forvarna, sjálfvirka hraðaeftirlitsins og smærri umferðaröryggisverkefna í vegakerfi. Í skýrslu um framkvæmd samgönguáætlunar er gerð grein fyrir stærri umferðaröryggisverkefnum svo sem aðskilnaði akstursstefna.

Tafla 1. Áætlun um tekjur og gjöld.

Tekjur 2024	millj. kr.	Gjöld 2024	millj. kr.
Frá vegaáætlun	535,0	Vegfarendur	156,7
Frá dómsmálaráðuneyti	30,0	Vegakerfið	481,0
Frá Samgöngustofu	75,0	Ökutæki	0
		Stefnumótun, rannsóknir og löggjöf	2,3
Til ráðstöfunar alls:	640,0	Samtals gjöld:	640,0

Tafla 2. Kostnaður við einstök verkefni

Heiti verkefnis		Áætlun millj. Kr	Rauntölur millj. kr
<i>Vegfarendur</i>			
4.1	Sjálfvirkt hraðaeftirlit, mælistaðir, eignakaup, viðhald og rekstur	54,0	55,5
4.2	Úrvinnsla gagna úr sjálfvirkum löggæslumyndavélum	30,0	30,0
4.3	Sérstakt eftirlit lögreglu með hraðakstri	0,0	0,0
4.4	Auglýsingar, kynningar og fræðsla fyrir almenning	33,5	35,7
4.5	Fræðsla til barna og ungmenna	16,0	17,9
4.6	Fræðsla til erlendra ökumanna	7,5	2,3
4.7	Slysaskráning	3,0	3,8
4.8	Starfsmanna- og fræðslukostnaður	10,0	10,0
4.9	Önnur verkefni og ófyrirséð	2,7	2,4
<i>Vegakerfi</i>			
5.1	Eyðing svartbletta, umhverfi vega og vegrið	448,0	340,5
5.2	Undirgöng fyrir búfé og hvíldarsvæði við þjóðvegi	18,0	17,8
5.3	Ýmis verkefni og ófyrirséð	15,0	11,7
<i>Stefnumótun, rannsóknir og löggjöf</i>			
6.1	Könnun á aksturshegðun	2,3	2,1
Kostnaður alls		640,0	529,7

4. Aðgerðir og verkefni á árinu 2024: Vegfarendur

Í þessum flokki eru verkefni sem miða að því að bæta og hvetja til æskilegrar hegðunar og viðhorfa hjá öikumönnum og öðrum vegfarendum. Um er að ræða eftirlit lögreglu, sjálfvirk eftirlit sem og fræðslu- og forvarnaverkefni Samgöngustofu.

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

Mælistaðir fyrir sjálfvirk punkthraðaeftirlit á þjóðvegum utan höfuðborgarsvæðisins voru 19. Árið 2024 voru tveir mælistaðir á Hringvegi austan Selfoss, þrír á Hringvegi í Hvalfjarðarsveit, tveir á Hringvegi um Akureyri, fjórir í Bolungarvíkurgöngum og sex í Héðinsfjarðargöngum. Tveir mælistaðir á Sandgerðisvegi voru jafnframt endurnýjaðir.



Haldið var áfram að vinna að gerð tveggja nýrra mælistaða fyrir punkthraðaeftirlit á Þingvallavegi. Meðalhraðaeftirlit í báðar áttir var gangsett í Hvalfjarðargöngum í febrúar 2024 en þar hafði sjálfvirk punkthraðaeftirlit verið um árabíl. Árið 2024 var sjálfvirk meðalhraðaeftirlit í báðar áttir einnig í rekstri í Norðfjarðargöngum og Dýrafjarðargöngum og unnið var að undirbúningi slíks eftirlits í Fáskrúðsfjarðargöngum.

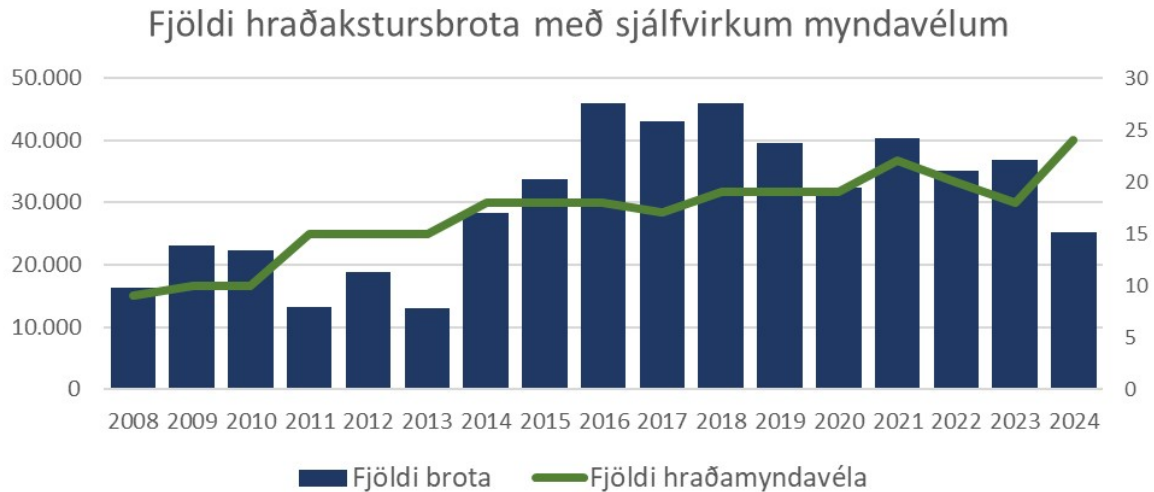


Vegagerðin sá eins og áður um almennan rekstur myndavélanna sem og viðhald mælistaðanna. Vegagerðin sér um að láta kvarða búnaðinn með reglulegu millibili, eftir því sem við á. Um leið og vélarnar eru kvarðaðar er viðhaldi þeirra sinnt.

Stór hluti búnaðar sem notaður er til punkthraðaeftirlits er kominn til ára sinna. Árið 2024 voru keyptar þrjár uppfærðar hraðamyndavélar og tveir hraðagreinar sem tengjast vélunum í stað eldri búnaðar sem hefur verið afskrifaður og til þess að stytta þann tíma sem eftirlit liggur niðri vegna kvörðunar tækja. Einnig voru keypt tvö færanleg hraðamælitæki sem notuð eru til að mæla raunhraða á vegum en slíkar upplýsingar nýtast m.a. við val mælistaða.

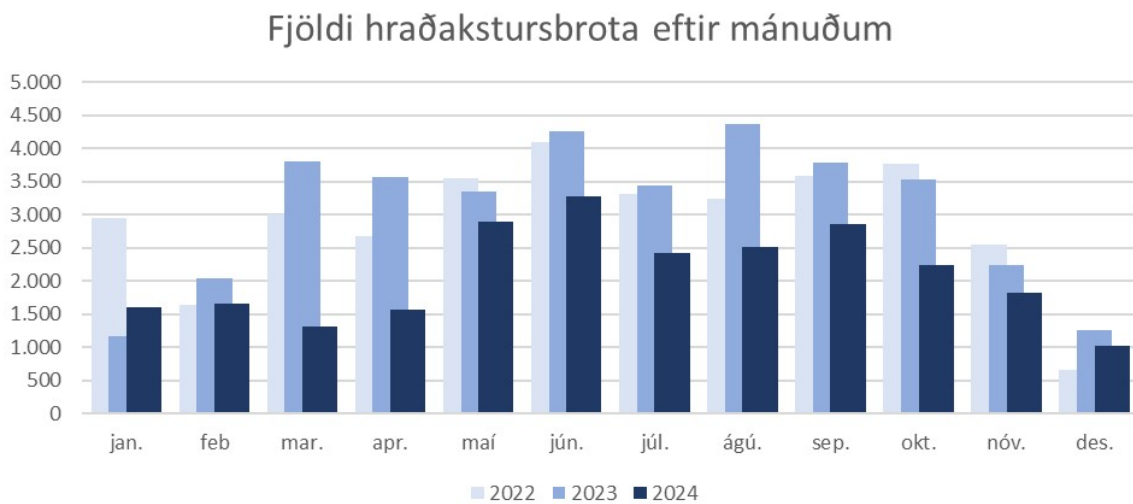
Árið 2024 voru 24 stafrænar hraðamyndavélar í notkun. Brotin eru skráð í málaskrá lögreglu hjá lögreglustjóranum á Snæfellsnesi samkvæmt ákvörðun ríkislögreglustjóra, fyrir utan vélarnar sem staðsettar eru á höfuðborgarsvæðinu, og eru þau brot skráð hjá embætti lögreglustjórans á höfuðborgarsvæðinu.

Skráð voru 25.200 brot árið 2024 sem er fækkun um næstum þriðjung í skráðum brotum frá árinu á undan. Fjöldinn er vel undir meðaltali síðustu ára.



Mynd 1 Fjöldi hraðakstursbrota með stafrænum myndavélum ásamt fjölda myndavéla hvert ár.

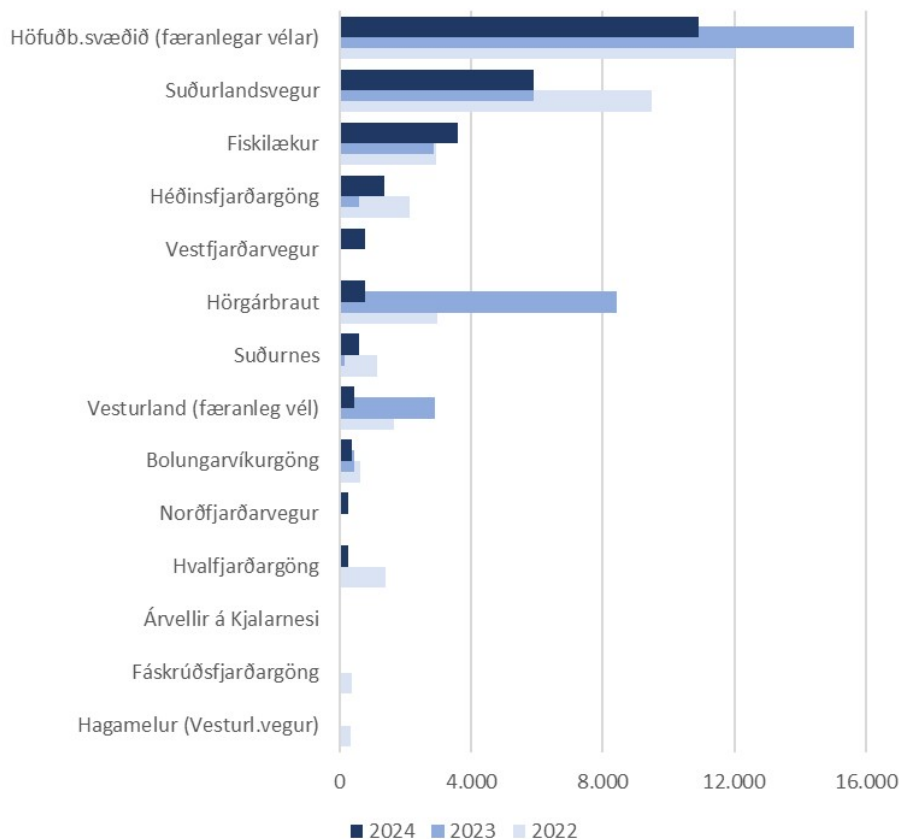
Á mynd 2 sést dreifing brota á árunum 2022 til 2024 eftir mánuðum og sést að flest brot mældust í júní. Almennt var fjöldinn meiri yfir sumarmánuðina og fram á haustið heldur en aðra mánuði ársins.



Mynd 2. Fjöldi hraðakstursbrota á stafrænar hraðamyndavélar 2022-2024, greindur eftir mánuðum

Á mynd 3 sést fjöldi skráðra hraðakstursbrota, greindur eftir vettvangi. Fjöldi brota er breytilegur á milli ára og ræðst það að mestu leyti af virkni véla og umferðarpunga. Eins og fyrri ár voru flest brot skráð á vélarnar á höfuðborgarsvæðinu, eða 10.928 sem er þó talsverð fækkun frá árinu áður. Næstflest brot voru skráð á vélarnar á Suðurlandsvegi eða 5.899.

Fjöldi hraðakstursbrota eftir staðsetningu



Mynd 3. Fjöldi hraðakstursbrota sem stafrænar hraðamyndavélar skráðu árin 2022-2024, greindur eftir vettvangi

ÁÆTLUN	54.000.000,-
RAUN	55.451.342,-

4.2. Úrvinnsla gagna úr sjálfvirkum löggæslumyndavélum

Lögreglan hefur síðustu ár fengið fjármagn af viðhaldsfé Vegagerðarinnar til þess að sinna úrvinnslu gagna úr löggæslumyndavélum en árið 2024 er fyrsta árið sem svo er ekki. Í staðinn fær lögreglan nú 30 milljónir króna frá dómsmálaráðuneytinu til þess að sinna verkefninu.

ÁÆTLUN	30.000.000,-
RAUN	30.000.000,-

4.3. Sérstakt eftirlit lögreglu með hraðakstri

Samkvæmt arðsemismati aðgerða árið 2005 er hraðaeftirlit og ölvunareftirlit lögreglunnar ein arðbærasta aðgerð til aukins umferðaröryggis. Því var fjármunum af „umferðaröryggisgjaldi“ varið til þessa sérstaka eftirlits lögregluembættis á landsvísi til viðbótar við hefðbundið umferðareftirlit lögreglu. Því fyrirkomulagi lauk á árinu 2015. Árið 2016 kom sérstök fjárveiting af rekstri ríkislögreglustjóra til þessa verkefnis. Árið 2017 var í fyrsta sinn engu fjármagni veitt til sérstaks hraðaeftirlits og hefur engu fjármagni verið veitt í málaflokkinn síðan þá. Árið 2024 var því áttunda árið í röð sem engu fjármagni var veitt í sérstakt hraða- og ölvunareftirlit lögreglu.

ÁÆTLUN	0,-
RAUN	0,-

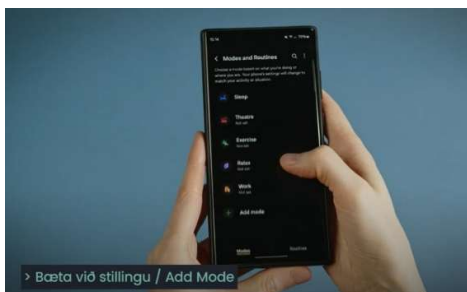
4.4. Kynningar, forvarnir og fræðsla fyrir almenning

Árið 2024 fór hörmulega af stað í umferðinni. Í janúarmánuði urðu fimm banaslys og í þeim létust sjö manns. Vegna þessa lagði Samgöngustofa mikla áherslu á að koma skilaboðum til almennings er varðar akstur við vetraraðstæður. Voru samfélagsmiðlar einkum nýttir til þess. Einnig var farið í samstarf við útvarpsstöðina K100 um kynningar og stef varðandi vetrarakstur. Auk þessa lagði Samgöngustofa mikið upp úr því að koma öðrum skilaboðum til almennings í gegnum samfélagsmiðla, þá sérstaklega Facebook. Var þá greitt fyrir ákveðnar færslur með gagnlegum skilaboðum til þess að dreifa þeirri færslu sem víðast.



Samgöngustofa og Sjóvá lögðu upp í samstarf um herferð gegn farsímanotkun undir stýri. Kallaðist herferðin *Ekki taka skjáhættuna* og benti hún á að þær aðgerðir sem við notum símann í við akstur eru jafntruflandi og aðrar aðgerðir sem okkur dytti ekki í hug að framkvæma undir stýri. Sem dæmi bendir hún á að truflunin við að skrifa skilaboð á símann (lána símanum augun, hendurnar og hugann á meðan við keyrum) er sú sama og truflunin sem við yrdum fyrir ef við pikkuðum á ritvél á meðan við keyrum.





Auðvitað dytti engum í hug að nota ritvél undir stýri, hvorki í dag né fyrir tíma símanna en samt leyfum við okkur símanotkun sem þessa.

Einnig var lögð áhersla á að kynna fyrir fólki möguleikann á því að setja símann á akstursstillingu en hægt er að stilla farsíma í dag þannig að síminn gefi ekki frá sér hljóð á meðan á akstri stendur.

Herferð um svefn og þreytu við akstur hófst á síðustu dögum ársins. Kallaðist herferðin *Ekki geispa golunni* og var framleidd og birt í samstarfi við Eimskip og Vörð. Megnið af þeirri herferð fór þó fram árið 2025 og verður því nánar fjallað um hana í framkvæmdaskýrslu þess árs.



Um sumarið tók Samgöngustofa þátt í umferðaröryggisátaki Bylgjunnar ásamt fleiri aðilum. Voru þá spiluð auglýsingastef um ýmsa þætti umferðarinnar ásamt því að dagskrárgerðarfólk talaði um hin ýmsu umferðaröryggismálefni.

Að vanda voru sýndar fræðslumyndir á RÚV á milli dagskrárliða þar sem verið er að kenna á umferðina frekar en að reyna að breyta hegðun. Ein ný fræðslumynd fyrir sjónvarp var framleidd; mynd um svefn og þreytu við akstur.

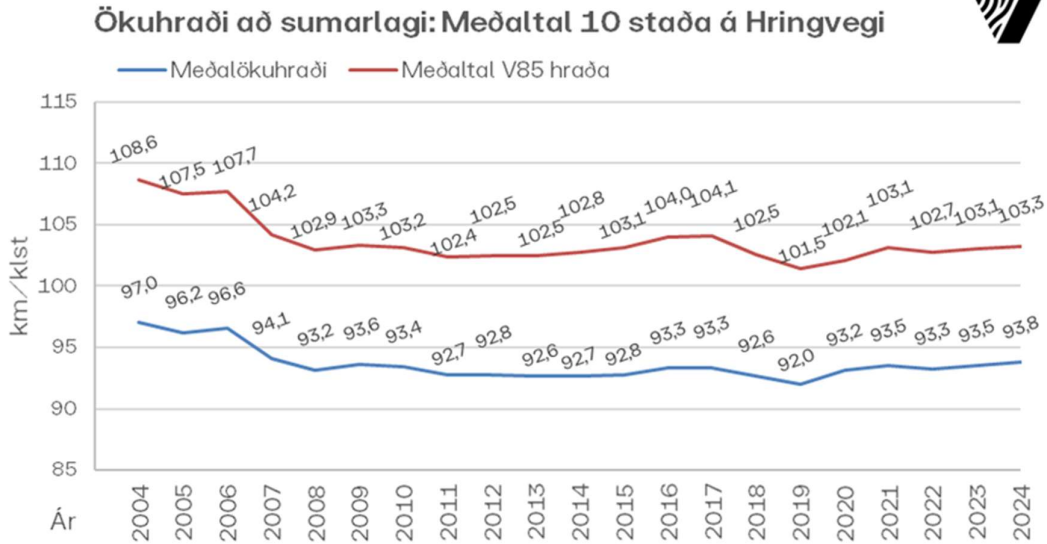


Herferð Samgöngustofu og VÍS frá árinu 2023, *Ekki skúta upp á bak*, sem fjallar um rafhlaupahjól og rétta notkun þeirra, var endurbirt.

ÁÆTLUN	33.500.000,-
RAUN	35.690.364,-

Þróun umferðarhraða

Á meðfylgjandi mynd eru upplýsingar um þróun umferðarhraða að sumarlagi á 10¹ stöðum á Hringveginum, á tímabilinu 2004-2024, skv. umferðargreinum Vegagerðarinnar en hraðinn hefur verið mældur á sambærilegan hátt frá árinu 2004.



Mynd 4. Meðaltal ökuhraða að sumarlagi á 10 stöðum á Hringvegi 2004 – 2024. Mælistað við Pétursey er sleppt árið 2012. Mælistað við Hellisheiði er sleppt árin 2015 og 2024. Umferðargreinir í Eldhrauni skilaði ekki hraðagögnum fyrir júnímánuð 2019 en gögn fyrir júlí – september eru notuð fyrir þann stað það ár, árinu 2024 var sleppt því gögn voru ekki til staðar. Haustið 2020 var leyfilegur hámarkshraði á Hringvegi við Árvelli á Kjalarnesi lækkaður í 70 km/klst. vegna framkvæmda og því er hraðagögnum fyrir þann mælistað sleppt úr meðaltalsútreikningum frá og með árinu 2021. Hraðagögn frá Hringvegi um Fagradal voru í fyrsta sinn tekin með í meðaltalsútreikningum árið 2021 en vegurinn um Fagradal hefur verið hluti af Hringvegi frá 11.nóvember 2017.

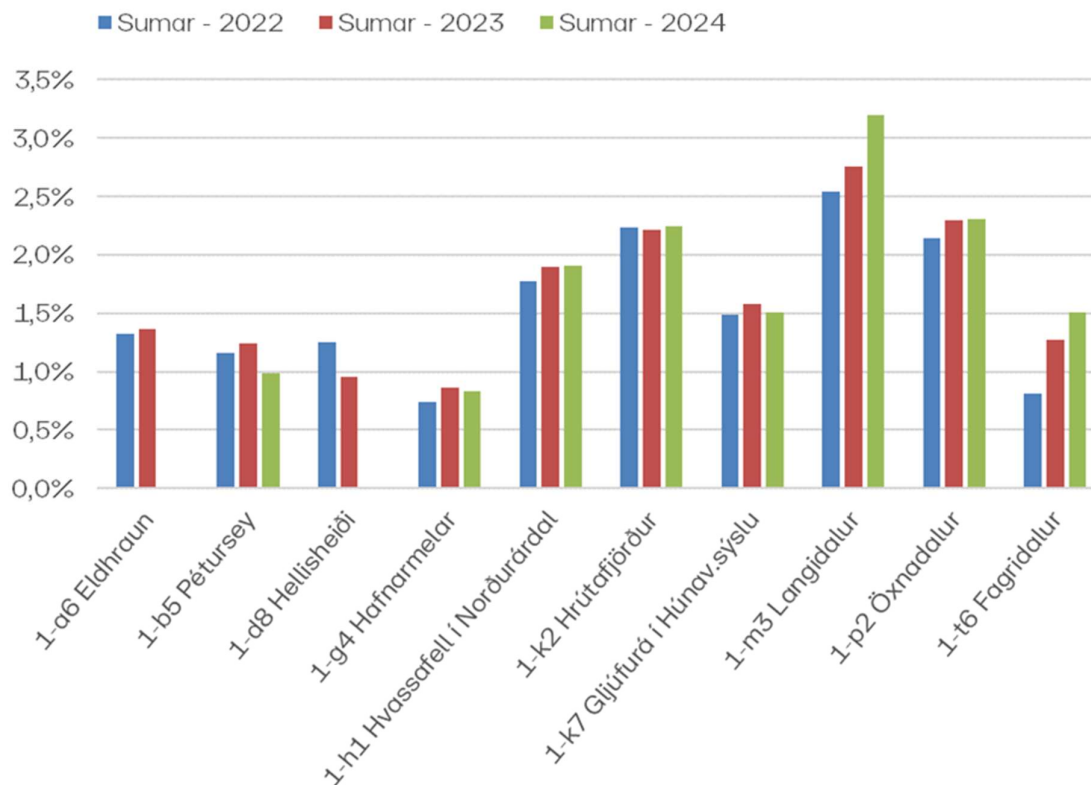
Meðalökuhraði sumarið 2024 var 93,8 km/klst. og hækkar um 0,3 km/klst. frá sumrinu áður. Meðaltal v_{85} hraða (v_{85} er sá hraði sem 15% ökumanna fara yfir) hækkar um rúmlega 0,2 km/klst. og var 103,3 km/klst. Ef gögn frá þeim átta mælistöðum sem skiluðu gögnum árið 2024 eru borin saman við gögn frá sömu stöðum árið 2023 hækkar meðalhraði og v_{85} þó minna eða um 0,1 km/klst. í báðum tilvikum.

Þegar breytingar á meðalhraða að sumarlagi frá fyrra ári voru skoðaðar kom í ljós að meðalhraðinn hækkar á fjórum stöðum, mest um um 0,9 km/klst. á Hringvegi um Fagradal og um 0,6 km/klst. í Langadal. Meðalhraði hækkaði lítillega í Hrútafirði og í Öxnadal; var óbreyttur á milli ára á Hringvegi við Hvassafell í Norðurárdal en lækkaði á þremur stöðum, mest um 1,0 km/klst. á Hringvegi við Pétursey en einungis lítillega á Hafnarmelum og við Gljúfurá í Húnavatnssýslu. Ofangreindar hraðatölur gilda fyrir umferð í frjálsu flæði en það þýðir að bil milli ökutækja er með því móti að ætla má að hver ökumaður velji sinn ökuhraða.

Á mynd 5 er sýnt hvernig það hlutfall ökumanna sem aka hraðar en 30 km/klst. yfir leyfilegum hámarkshraða breytist á völdum mælistöðum á tímabilinu 2022-2024. Sumarið 2024 var þetta hlutfall hæst á Hringvegi í Langadal, þar sem það var 3,20%. Næst hæst var hlutfallið í Öxnadal eða 2,31% og þriðja hæst var það í Hrútafirði þar sem það var 2,24%.

¹ Vegna bilana í tækjabúnaði eru staðirnir stundum færri en 10 eins og gerð er grein fyrir í texta undir mynd 4. Árið 2024 voru staðirnir átta talsins.

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



Mynd 5. Hlutfall ökumanna á Hringvegi sem aka hraðar en 30 km/klst. yfir leyfilegum hámarkshraða. Hæst er hlutfallið í Langadal, í Öxnadal og í Hrutafirði.

Ölvunar- og fíkniefnaakstur: Staðan í dag

Árið 2024 lést einn einstaklingur af völdum ölvunaraksturs eða fíkniefnaaksturs og 11 manns slösuðust alvarlega. Á síðustu 5 árum hafa 21% látinna í umferðinni látist vegna ölvunar- eða fíkniefnaaksturs en rúmlega 5% hafa slasast alvarlega af sömu orsökum. Tafla 3 sýnir afleiðingar ölvunar- og fíkniefnaaksturs síðustu ára.

Tafla 3. 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
2020	4	8	50%	13	149	9%
2021	1	9	11%	8	199	4%
2022	2	9	22%	11	195	6%
2023	2	8	25%	11	229	5%
2024	1	13	8%	11	228	5%
Meðaltal	2,0	9,4	21%	10,8	200,0	5%

Frá árinu 2006 hefur lögreglan prófað hjá ökumönnum hvort ekið væri undir áhrifum ávana- og/eða fíkniefna. Prófið felur í sér að munnvatns- eða svitasýni er tekið af ökumanni og ef vísbendingar eru um slíkt er blóð tekið til frekari rannsóknar.

Tafla 4. Fjöldi einstaklinga sem teknir eru fyrir ölvunar- og fíkniefnaakstursbrot

Ár	Fjöldi einstaklinga teknir fyrir ölvunarakstursbrot	Fjöldi einstaklinga teknir fyrir fíkniefnaakstursbrot
2020	976	1.242
2021	1.215	1.208
2022	1.471	1.217
2023	1.506	1.233
2024	1.345	1.174
Samtals	6.513	6.074

Í töflu 4 má sjá fjölda einstaklinga sem teknir eru fyrir akstur undir áhrifum. Þeir einstaklingar sem teknir eru oftast en einu sinni innan ársins telja aðeins einu sinni í þeirri töflu. Samkvæmt henni er fjöldi þeirra sem teknir eru fyrir ölvunarakstur og fíkniefnaakstur mjög svipaður heilt yfir en árið 2024 voru ívið fleiri stöðvaðir fyrir ölvunarakstursbrot.

Tafla 5 sýnir hins vegar fjölda brota og þar telur einstaklingur sem tekinn er oftast en einu sinni jafnoft og hann er tekinn. Samkvæmt henni eru fíkniefnaakstursbrot töluvert fleiri en ölvunarakstursbrot síðustu ár sem segir okkur að þeir einstaklingar sem teknir eru fyrir fíkniefnaakstur eru stöðvaðir mun oftast að jafnaði en þeir sem teknir eru fyrir ölvunarakstur.

Tafla 5. Fjöldi ölvunar- og fíkniefnaakstursbrota

Ár	Fjöldi ölvunarakstursbrota	Fjöldi fíkniefnaakstursbrota
2020	1.110	2.014
2021	1.370	1.897
2022	1.579	1.664
2023	1.616	1.687
2024	1.426	1.577
Samtals	7.101	8.839

Á þessum tveimur töflum að ofan má sjá að síðustu fimm ár hafa þeir einstaklingar sem hafa verið stöðvaðir fyrir ölvunarakstur verið að jafnaði stöðvaðir 1,09 sinnum hver þeirra (7.101 / 6.513). Til samanburðar hafa þeir einstaklingar sem hafa verið stöðvaðir fyrir akstur undir áhrifum fíkniefna verið að jafnaði stöðvaðir 1,46 sinnum hver.

4.5. Fræðsla til barna og ungmenna

Fræðsla í leikskólum



Samgöngustofa stendur fyrir umferðarfræðslu í leikskólum. Fer hún þannig fram að Samgöngustofa leggur til námsefni til að kenna, litabækur sem fylgja fræðslunni og viðurkenningarskjal sem leikskólar geta hengt upp og látið foreldra og aðra vita að umferðarfræðsla hafi farið fram í þeim leikskóla. Auk þess sendir Samgöngustofa árlega áminningu og hvatningu til leikskólanna og einnig stendur leikskólum til boða að fá sendar innipúkabrúður til að nota við kennsluna. Árið 2024 sinntu 182 leikskólar um allt land umferðarfræðslu með þessum hætti.

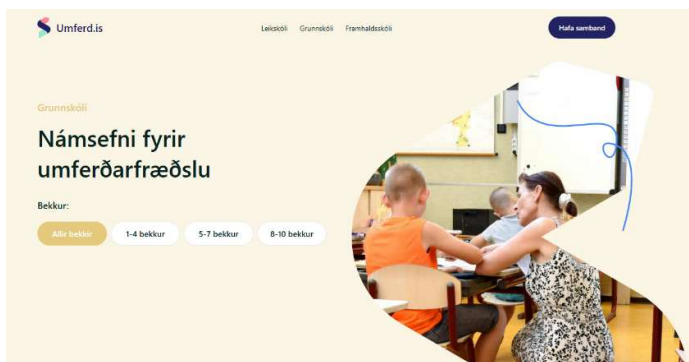
Frá árinu 2004 hefur Samgöngustofa, áður Umferðarstofa, sent öllum þriggja til sex ára börnum á Íslandi bækurnar um Krakkana í Kátugötu. Fá börnin sendar tvær bækur á ári, alls átta bækur, og fjalla þær um krakkana Matthildi og Dodda og brúðuna þeirra, innipúkann, sem er í þeirra augum mjög lifandi. Má því ætla að öll börn sem fædd eru á þessari öld þekki til innipúkans og vina hans.

Í Fjölskyldu- og húsdýragarðinum í Laugardalnum er nú að finna Ökuskólann í Kátugötu. Þar geta börn ekið leikfangabílum og lært á umferðina innan um persónur úr bókunum um krakkana í Kátugötu.

Fræðsla í grunnskólum

Í umferðaröryggisáætlun er sérstaklega leitast við að tryggja öryggi barna í umferðinni. Síðustu ár hefur Samgöngustofa unnið með menntayfirvöldum að því að koma umferðarfræðslu inn í aðalnámskrá samhliða því að vera þeim innan handar hvað varðar uppfærslur á námsefni. Árið 2024 kom umferðarfræðsla inn í aðalnámskrá og er hluti af skyldu skólanna frá og með hausti 2025.

Árið 2024 opnaði ný útgáfa af vefnum www.umferd.is en á þeim vef má finna ýmiskonar námsefni sem kennarar á öllum skólastigum geta nýtt sér við umferðarfræðslu.



Í desember var birt jóladagatal sem samanstóð af 24 litlum sögum um jólasveinana þrettán sem við þekkjum öll en einnig ellefu minna þekktu bræður þeirra sem fá aldrei að koma til byggða.

Voru sögurnar samdar og lesnar af starfsfólki Samgöngustofu og settar á Youtube og sérstaka vefsíðu þar sem hægt var að hlusta á eina nýja sögu á dag frá 1. til 24. desember. Einnig gátu börnin svarað léttu spurningu úr sögu dagsins og unnið endurskinsbakkpoka.



Í byrjun árs hóf Samgöngustofa birtingar á nýrri endurskinsmerkjaherferð í samstarfi við 66°Norður. Kallaðist herferðin Sjáumst og minnti á notkun endurskinsmerkja. Voru merki gefin í verslunum 66°Norður og hjá Samgöngustofu. Í lok árs hófst svo framleiðsla á eins konar framhaldsherferð, aftur í

samstarfi við 66°Norður en birting hennar hófst í ársbyrjun 2025.

Í töflu 6 má sjá tölur yfir slösuð og látin börn síðustu fimm ár.

Tafla 6. Slösuð 0-14 ára börn 2020-2024

	Látin	Alvarlega slösuð	Lítið slösuð	Samtals
2020	0	28	91	119
2021	1	22	87	110
2022	0	21	99	120
2023	1	20	97	118
2024	0	23	97	120
Meðaltal	0,4	23	94	117

Fræðsla í framhaldsskólum

Samgöngustofa tekur reglulega þátt í forvarnadögum í framhaldsskólum. Er aðkoma Samgöngustofu þá fræðsla á deginum sjálfum og stundum þátttaka í undirbúningi. Árið 2024 tók Samgöngustofa þátt í forvarnadögum í Framhaldsskóla Suðurnesja í Reykjanesbæ, Fjölbrautaskóla Vesturlands á Akranesi, Menntaskóla Borgarfjarðar í Borgarnesi og Fjölbrautaskóla Snæfellinga í Grundarfirði. Tók Samgöngustofa þátt í kostnaði við undirbúning forvarnadaganna á Vesturlandi.

Auk þátttöku í forvarnadögum þá býður Samgöngustofa framhaldsskólum upp á heimsóknir þar sem starfsmaður Samgöngustofu flytur erindi er lýtur að umferðarfræðslu. Árið 2024 voru 38 framhaldsskólabekkir eða -hópar heimsóttir.

ÁÆTLUN	16.000.000,-
RAUN	17.896.232,-

4.6. Fræðsla til erlendra ökumanna

Samgöngustofa tekur þátt í Safetravel verkefni Landsbjargar. Vísar slóðin drive.is nú á slóðina www.safetravel.is/driving en á þeirri síðu geta erlendir ferðamenn nálgast upplýsingar um öryggi á íslenskum vegum. Leitast er við að ná til þeirra sem eru að kynna sér landið, ferðaskrifstofur, bílaleigur o.þ.h. sem gefur til kynna að viðkomandi sé á leiðinni til Íslands.

Samgöngustofa lét gera teiknaða fræðslumynd fyrir erlenda ferðamenn fyrir nokkrum árum. Í henni kennir álfurinn Elfis erlendum ferðamönnum á íslenska umferð og segir þeim hvað er hugsanlega framandi við íslenska vegakerfið og íslenskar aðstæður. Var áhersla lögð á að dreifa myndinni um samfélagsmiðla til þeirra sem eru nýkomnir til landsins eða á leiðinni.



Samgöngustofa átti samstarf með tímaritinu og vefsíðunni Iceland Review þar sem birtar voru greinar ætlaðar ferðamönnum þar sem fjallað var sérstaklega um umferðaröryggi á Íslandi.

Haldið var áfram með verkefnið „Nap And Go“ með Visit Reykjanes, Safetravel og Samtökum ferðaþjónustunnar. Markmið þess er að hvetja farþega sem koma með næturflugi, sérstaklega ferðamenn frá Norður-Ameríku, til þess að hvíla sig áður en lagt er af stað í langferð. Ferðamanninum er boðið að leigja hótélherbergi til hvíldar frá 06-12 f.h. í nálægð við flugvöllinn



áður en hann heldur út í daginn undir stýri. Verkefnið hófst formlega árið 2022 og árið 2024 má segja að verkefnið hafi gengið ágætlega hjá sumum þeirra hótela sem tóku þátt en aðkoma yfirvalda var lítil sem engin.

Áhugavert er að skoða þróun slysa á erlendum ríkisborgurum búsettum hér borið saman við slys ferðamanna sem heimsækja landið að teknu tilliti til fjölda. Samgöngustofa gerir greinarmun á erlendum ferðamönnum og erlendum ríkisborgurum sem búsettir eru hérlendis þ.e. með íslenska kennitölu.

Tafla 7. Slysa á erlendum ferðamönnum og erlendum ríkisborgurum búsettum hérlendis

	Slasaðir og látnir erlendir ferðamenn	Fjöldi erlendra ferðamanna um KEF (þús)	Slasaðir og látnir á hverja 100.000 ferðamenn	Slasaðir og látnir erlendir ríkisborgarar búsettir hérlendis	Fjöldi erlendra ríkisborgara búsettra hérlendis (þús, 1. jan)	Slasaðir og látnir á hverja 1000 erlendra ríkisborgara búsetta hérlendis
2020	45	479	9,4	128	43,6	2,9
2021	94	688	13,7	130	44,8	2,9
2022	75	1.640	4,6	175	47,8	3,7
2023	198	2.212	9,0	208	56,7	3,7
2024	232	2.261	10,3	249	63,5	3,9
Meðaltal	129	1.456	8,8	178	51,3	3,5

ÁÆTLUN	7.500.000,-
RAUN	2.319.728,-

4.7. Slysaskráning

Útlagður kostnaður vegna slysaskráningar er vegna slysagagna frá Aðstoð og Öryggi, hýsingar og reksturs slysakortsins og uppfærslu á fjölda látinna á skilti í Svínahrauni. Þessi kostnaður er færður á umferðaröryggisáætlun. Eftir stendur þó launakostnaður, kerfisrekstur og annað sem greitt er fyrir með öðrum hætti.



ÁÆTLUN	3.000.000,-
RAUN	3.834.778,-

4.8. Starfsmanna- og fræðslukostnaður

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

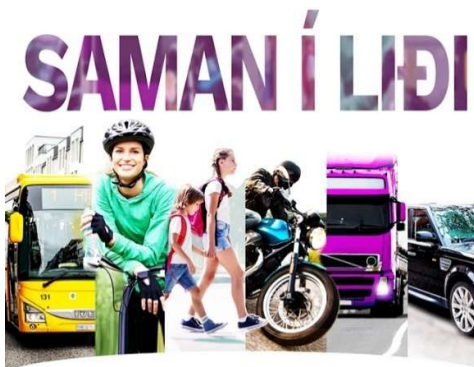
ÁÆTLUN	10.000.000,-
RAUN	10.000.000,-

4.9. Önnur verkefni og ófyrirséð

Umferðarþing

Umferðarþing var haldið í september og bar það yfirskriftina *Saman í liði* að þessu sinni. Var fulltrúum hinna ýmsu vegfarendahópa boðið að halda erindi þar sem þeir sögðu frá þeim áskorunum sem vegfarendahópurinn mætir og eins voru þau hvött til að leggja til lausnir.

Ríkissáttasemjari var fenginn til að ræða við fyrirlesara fyrir þingið, opna þingið með hugvekju og stýra pallborði í lokin. Vakti aðkoma hans mikla lukku enda eiga aðferðir hans vel við þegar kemur að því að setja sig í spor annarra og leita leiða til að allir geti tekið þátt í umferðinni með öruggum hætti. Að sjálfsgöðu var boðið upp á vöfflukaffi eins og til siðs er þar á bæ.



Minningardagur um fórnarlömb umferðarslysa

Alþjóðlegur minningardagur um fórnarlömb umferðarslysa er haldinn hátíðlegur þriðja sunnudag í nóvember. Árlega er haldin athöfn við Landspítalann í Fossvogi en vegna heimsfaraldurs covid-19 féll athöfnin niður árin 2020 og 2021. Á Íslandi hefur myndast sú hefð að þakka viðbragðsaðilum sérstaklega fyrir þeirra störf er varðar umferðarslys og viðbrögð við þeim auk þess sem fórnarlamba slysa er minnst.



Að þessu sinni var lögð sérstök áhersla á svefn og þreytu við akstur og heyrðum við frásögn móður manns sem lenti í mjög alvarlegu slysi þar sem svefn ökumanns kom við sögu.

Göngum í skólann



Samgöngustofa tók þátt í átaki ÍSÍ, Göngum í skólann, þar sem börn eru hvött til að koma gangandi eða hjólandi í skólann og draga þannig úr þeirri umferðarhættu og mengun sem fylgir því að of margir foreldrar aki börnunum sínum í skólann.

Vorfagnaður bifhjólafélks

Samgöngustofa stendur að árlegum vorfundi bifhjólafélks í samstarfi við Sniglana og Ökukennarafélag Íslands. Er á þeim fundi farið yfir slysaþróun, farið yfir ýmis öryggisatriði sem vert er að hafa í huga að vori og fá þátttakendur verklega upprifjun og aka um kennslubraut undir leiðsögn ökukennara.



ÁÆTLUN	2.700.000,-
RAUN	2.440.561,-

5. Aðgerðir og verkefni á árinu 2024: Vegakerfi

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

Á árinu 2024 var unnið að lagfæringum á um 80 stöðum skv. samþykktum verkefnalistum, en sum þeirra verkefna voru þó ekki á upphaflegum samþykktarlista og af framkvæmdum sumra þeirra gat ekki orðið af ýmsum ástæðum. Verkefnin hafa verið flokkuð niður eftir eðli aðgerðar, en sum þeirra renna nokkuð saman því að margt kann að vera gert í einni framkvæmd. T.d. kann í einni framkvæmd að vera ekið með efni í vegfláana ásamt uppsetningu vegriða og merkingar bættar að auki, og í annarri framkvæmd sett hjárein á vegamót en þau einnig lýst eða umhverfið lagað.

Á rúmlega 20 stöðum var unnið að lagfæringum á öryggissvæði vegar, m.a. með því að lengja ræsi, lagfæra vegfláa (gera þá meira aflíðandi) og fylla í skurði. Sem dæmi má nefna lagfæringar á öryggissvæði á Þingvallavegi nálægt Þjóðgarðinum á Þingvöllum, á Þjórsárdalsvegi, á Hringveginum í Mýrdal, á Borgarfjarðarbraut, í Hestfirði (Ísafjarðardjúpi), á Hringveginum norðan við Borgarnes, á Öxnadalshéiði, á Hringveginum norðan Akureyrar og um Fagradal.



Vegrið voru sett upp eða lengd á um 16 stöðum. Sem dæmi má nefna uppsetningu vegriða við Markarfljótsbrú, við Hæðarsteinsbrekku og Miklagil á Holtavörðuhéiði, á Fróðárhéiði, á Bíldudalsvegi, á Hringveginum í Hrútafirði og við Þelamerkurskóla, á Norðausturvegi skammt sunnan Húsavíkur og við Árhóltsveg austan Akureyrar.

Unnið var að lagfæringum á fernum vegamótum; settar voru tvær hjáreinar á Hringvegin austan Hvolsvallar og lokið við tvær slíkar á Biskupstungnabraut frá árinu á undan.

Merkingar voru bættar á 10 stöðum, m.a. fræstar hvinrendur í kanta Hringvegarins undir Ingólfsfjalli. Merkingar voru auknar á Þrengslavegi, við gangamunna Vestfjarðaganga í Önundarfirði og í Súgandafirði og við Munkaþverá í Eyjafjarðarsveit.

Öryggi gangandi var aukið á tæplega 20 stöðum, t.d. í miðbæ Selfoss, á Hellu, í Stykkishólmi, í Búðardal, á Akureyri, á Raufarhöfn, á Seyðisfirði og á Djúpavogi.

Hlutfallsleg skipting fjármuna í mismunandi framkvæmdir er sýnd á mynd 6.



Mynd 6. Öryggisaðgerðir á vegum 2024. Hlutfallsleg skipting kostnaðar.

Á vegum þjónustustöðva Vegagerðarinnar á landsbyggðinni var jafnframt unnið að ýmsum lagfæringum á umhverfi vega og að öðrum öryggisaðgerðum. Hver þjónustustöð fær 1-2 m.kr. sem þær nota skv. eigin ákvörðun, en sem skal þá uppfylla skilyrði öryggisaðgerða. Auk ofantalinna verkefna er þar stundum um að ræða að auka sjónlengdir með trjáklippingum, fjarlægja stórgryti úr vegfláum eða klapparnibbur og viðlíka, auka merkingar og að setja niður minnstu gerðir af hraðahindrunum.

Þær umferðaröryggisaðgerðir sem gerð er grein fyrir í þessari skýrslu eru fjármagnaðar með viðhaldsfé. Unnið var að fleiri verkefnum í þágu umferðaröryggis sem fjármögnuð voru af öðrum liðum og tengjast því umferðaröryggisáætlun ekki beint.

ÁÆTLUN	448.000.000,-
RAUN	340.523.820,-

5.2. Undirgöng fyrir búfé og hvíldarsvæði við þjóðvegi

Sett var búfjárræsi við Núpa undir Eyjafjöllum, en þar fara hátt í 2700 bílar um að meðaltali á sólarhring yfir árið.

ÁÆTLUN	18.000.000,-
RAUN	17.778.546,-



5.3. Ýmis verkefni og ófyrirséð

Umsjón öryggisaðgerða á vegum

Vinna við umsjón öryggisaðgerða á vegum er greidd af fjárveitingum til umferðaröryggisáætlunar. Hér undir fellur m.a. kostnaður við greiningu slysastaða.

Kostnaður Vegagerðarinnar vegna þessa liðar árið 2024 var kr. 9.368.544.

Umferðaröryggisúttekt á vegum

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



Árið 2024 voru ekki gerðar umferðaröryggisúttektir, þar sem unnið er að því að uppfylla kröfur í tilskipun um öryggisstjórnun vegamannvirkja (2019/1936/EB) sem var innleidd hér á landi með reglugerð 624/2022. Þar er meðal annars kveðið á um heildstætt mat á öryggi vegakerfisins (e. Network wide road safety assessment) og flokkun vegarkafila eftir öryggi þeirra. Undirbúningur þessarar vinnu er í gangi og var kostnaður sem féll til vegna verkefnisins árið 2024 greiddur af þessum lið.

Kostnaður Vegagerðarinnar vegna þessa liðar árið 2024 var kr. 1.154.307.

Tilraun með endurskinsmerkingar við gönguþveranir.

Sett voru sérstök glitmerki við nokkrar gangbrautir á höfuðborgarsvæðinu og var kostnaður greiddur af þessum lið.

Kostnaður Vegagerðarinnar vegna þessa liðar árið 2024 var kr. 1.204.365

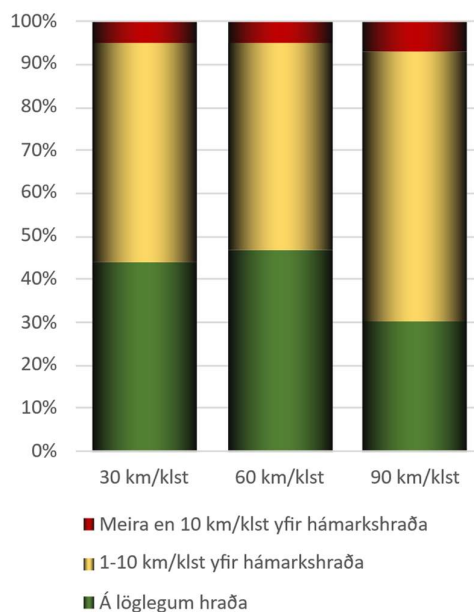
ÁÆTLUN	15.000.000,-
RAUN	11.727.216,-

6. Aðgerðir og verkefni á árinu 2024: Stefnumótun, rannsóknir og löggjöf

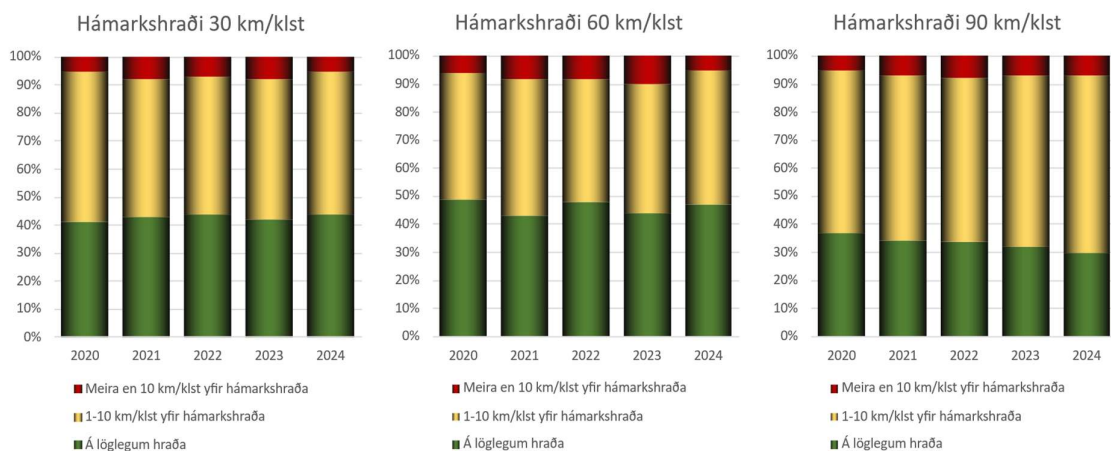
6.1. Könnun á aksturshegðun

Í október 2024 gerði Gallup könnun á aksturshegðun og viðhorfi til umferðar meðal almennings fyrir Samgöngustofu. Sambærileg könnun hefur verið framkvæmd frá árinu 2005 og gefur hún mjög góða mynd af núverandi ástandi ásamt þróun á hegðun og viðhorfi fólks til umferðar. Svarendur voru 1003 af 2015 manna úrtaki (50%), 18 ára og eldri, af öllum kynjum, af öllu landinu. Nánar má lesa um niðurstöður könnunarinnar á vef Samgöngustofu.

Um 30-45% Íslendinga halda sig innan hámarkshraða og um 5-7% Íslendinga aka hraðar en 10 km/klst. yfir hámarkshraða. Þróunin virðist vera sú að ökuhraði innanbæjar er að lækka og hefur í raun aldrei mælst minni, hvorki á 30 né 60 km/klst. götum. Hins vegar hækkar ökuhraðinn utanbæjar örlítið á milli ára en er þó svipaður og síðustu ár.



Mynd 7. Sagður almennur ökuhraði við hámarkshraða 30, 60 og 90 km/klst. 2024



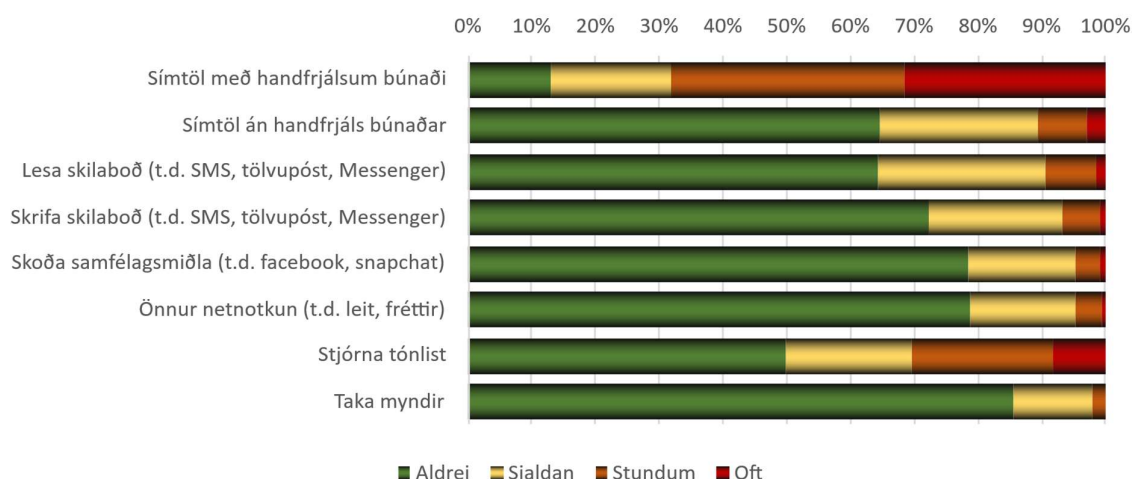
Mynd 8. Þróun ökuhraða við hámarkshraða 30, 60 og 90 km/klst. 2020-2024

Um 80% ökumanna telja hegðun annarra vegfarenda valda sér truflun eða álagi við akstur. Er þá helst talað um skort á notkun stefnuljosa, farsímanotkun ökumanna og of hægán akstur. Truflun vegna hjólreiðamanna og rafhlaupahjola hefur minnkað talsvert síðustu tvö ár. Hjólreiðamenn og fótgangandi verða einnig fyrir truflun í umferðinni. Þar er mest áberandi að ökumenn stöðva ekki við gangbraut, hegðun fólks á rafmagnsvespum og rafhlaupahjólum, skortur á notkun stefnuljosa og of hraður akstur. Hegðun vegfarenda á rafknúnum hjólum truflar fótgangandi og hjólandi mun minna en hún hefur gert síðustu ár og virðist horfa til betri vegar í þeim efnum.

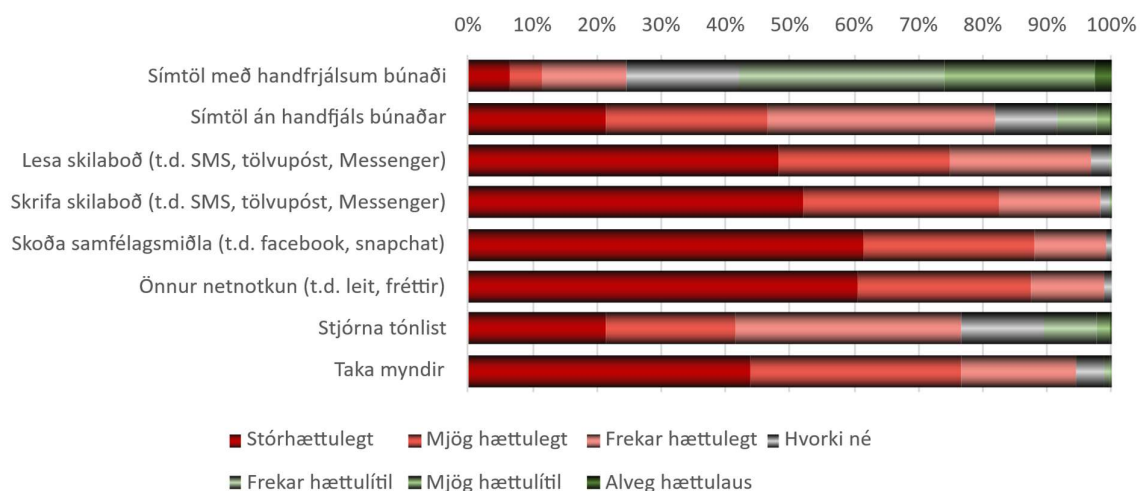
Farsímanotkun ökumanna er áberandi í umferðinni. Síðustu ár virðast þó færri tala í símann án handfrjáls búnaðar undir stýri en að sama skapi fjölga þeim sem tala í símann með handfrjálsum búnaði. Helsta skýringin á því er sú að flestir nútímabílar tengjast símanum með bluetooth og gerir ökumanni kleift að tala í símann án þess að handleika símtækið.

Þegar kemur að farsímanotkun er mikill munur á því hvað fólk telur hættulegt og hvað fólk gerir. Rúmlega 98% aðspurðra telja hættulegt að skrifa skilaboð á meðan á akstri stendur, þar af telja rúm 52% það stórhættulegt. Þrátt fyrir þetta segjast um 28% aðspurðra eiga það til að skrifa skilaboð undir stýri. Að sama skapi telja um 97% það hættulegt að lesa skilaboð undir stýri á meðan um 36% játa þó að eiga það til að gera það. Ef frá er talið að tala með handfrjálsum búnaði, þá batnar öll hegðun milli ára, þ.e. fólk gerir minna af því að nota símann við akstur. Síðustu ár þar á undan hafði símanotkun aukist ár frá ári og er því gott að sjá hegðunina batna þetta árið.

Hversu oft notarðu snjallsíma við akstur?

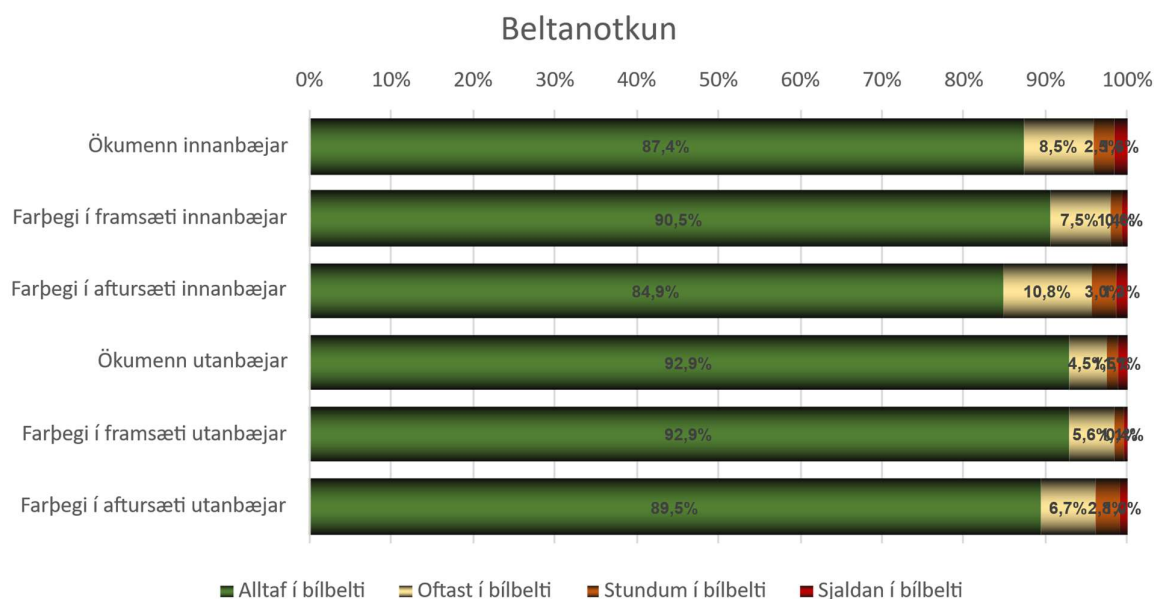


Hversu hættulega telurðu snjallsímanotkun við akstur?

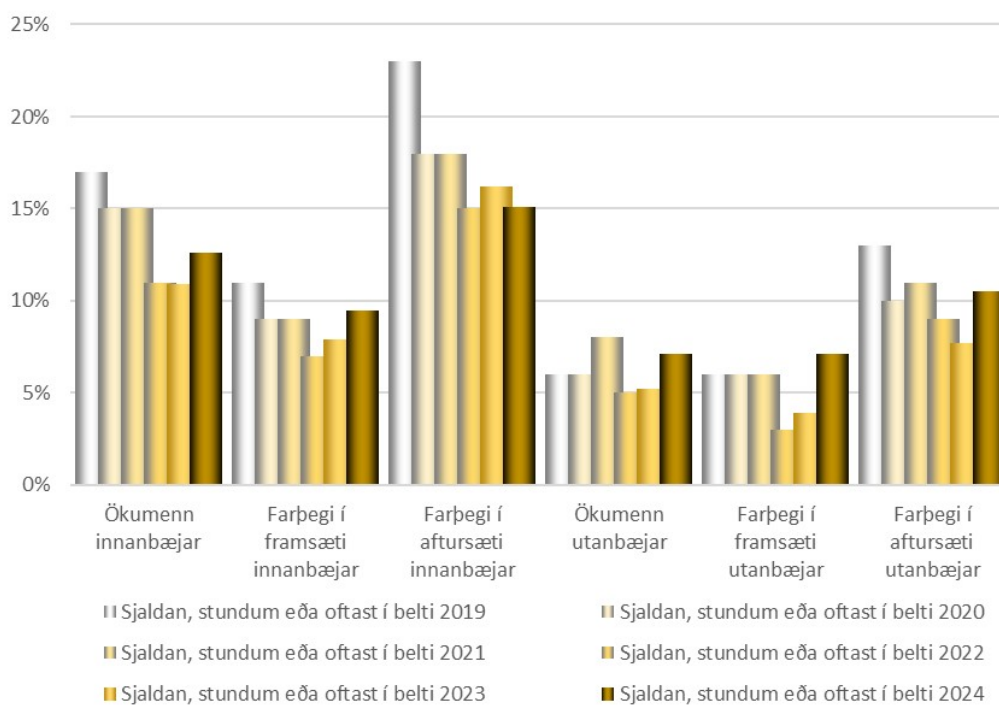


Mynd 9. Farsímanotkun undir stýri og mat á hættunni sem henni fylgir

Beltanotkun versnar milli ára að flestu leyti. Þegar náð er að gáð kemur í ljós að yngsti hópurinn, 18 til 24 ára, spennir beltin mun minna en síðustu ár og hefur sú breyting talsverð áhrif á heildartölurnar. Aðrir aldurshópar eru nokkuð óbreyttir á milli ára. Efri myndin að neðan sýnir beltanotkun 2024 en á neðri myndinni má sjá hversu margir eiga það til að sleppa því að nota beltið síðustu ár.



Ökumenn og farþegar sem eiga það til að sleppa beltinu

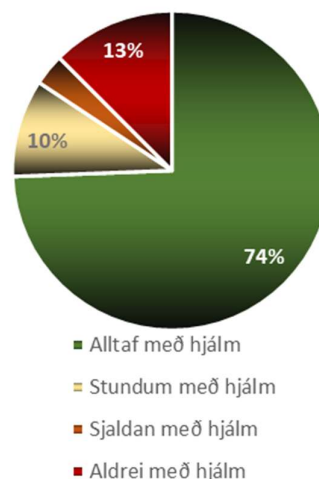


Mynd 10. Beltanotkun Íslendinga

Tæplega 23% ökumanna eiga það til (oft, stundum eða sjaldan) að aka eftir að hafa fengið sér einn áfengan drykk. Er það örlítið meira en árið áður. Til samanburðar var þetta hlutfall 24% til 29% á árunum 2013 til 2018 og var um þriðjungur þegar verst var árið 2012.

Sumarhjólreiðar og vetrarhjólreiðar virðast nokkurn veginn standa í stað á milli ára ef marka má þessa könnun. Árið 2024 sögðust 4,1% hjóla daglega yfir sumartímann sem er hækkun frá árinu áður en um 55,5% sögðust aldrei nota hjól yfir sumartímann sem er einnig hækkun frá 2023. Um 79% segjast aldrei hjóla yfir vetrartímann og er það hlutfall hærra en það var síðustu ár.

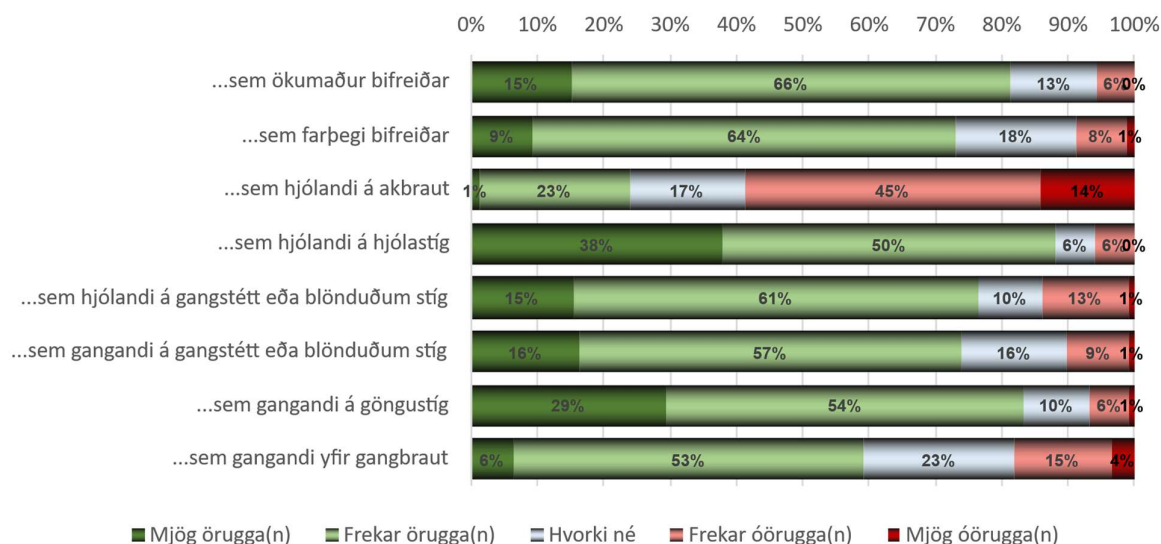
Hjálmanotkun á reiðhjóli hefur aukist jafnt og þétt síðustu ár. Árið 2024 segjast 74% alltaf nota hjálm samanborið við 70% árið áður en hins vegar segjast ívið fleiri aldrei nota hjálm. Til samanburðar má benda á að árið 2015 var þetta hlutfall rétt rúmlega helmingur. Aðeins voru þau spurð sem sögðust einhvern tíma hjóla.



Mynd 11. Hjálmanotkun hjólreiðafólks

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

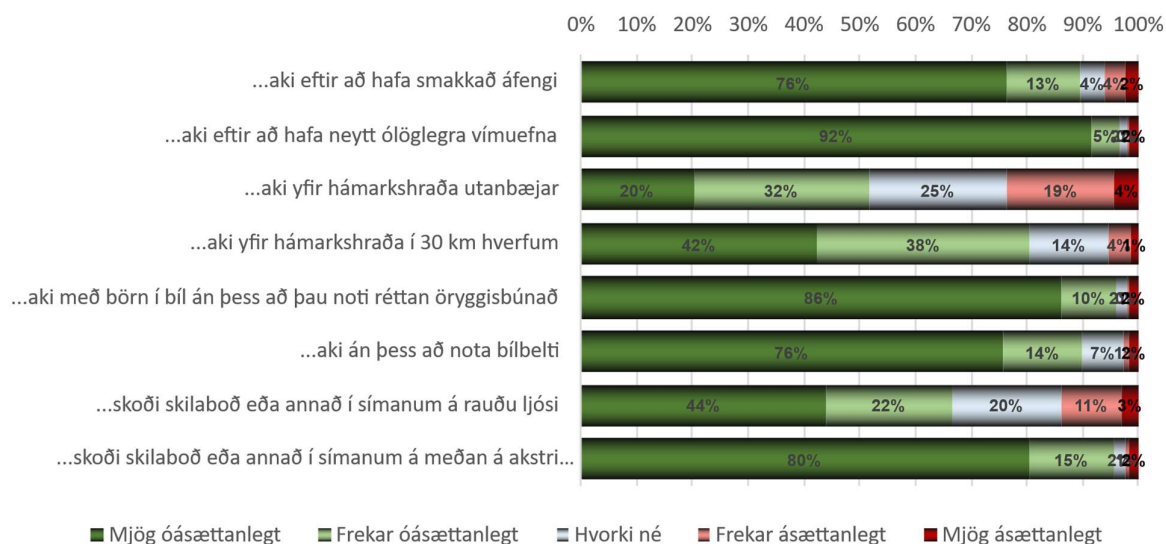
Hversu örugga(n) upplifirðu þig í umferðinni...



Mynd 12. Upplifun á öryggi í umferðinni

Spurt er um hversu ásættanleg ákveðin hegðun þykir í umferðinni og er sú spurning um margt gagnleg. Er hún prýðilegur mælikvarði á umferðarmenninguna í landinu og gagnast þannig í baráttunni fyrir bættri hegðun og betri umferðarmenningu.

Hversu ásættanlegt finnst þér að ökumaður bifreiðar...



Mynd 13. Umburðarlyndi gagnvart hegðun í umferðinni

Nánar má lesa um niðurstöður könnunarinnar á vef Samgöngustofu.

ÁÆTLUN	2.300.000,-
RAUN	2.103.341,-

7. Verkefni án sérstakrar fjárveitingar

7.1. Alþjóðlegt samstarf

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

Vegagerðin og Samgöngustofa taka virkan þátt í þeirri nefnd NVF sem fjallar um umferðaröryggi en NVF er norrænn samstarfsvettvangur á sviði vegamála. Árið 2024 var haldin ráðstefna í Kaupmannahöfn sem markaði endapunkt tímabilsins 2020-2024 og tóku fulltrúar Vegagerðarinnar og Samgöngustofu þátt í henni. Jafnframt var haldinn veffundur þar sem vinnunni fyrir tímabilið 2024-2028 var hrundið af stað og þátttakendum skipt í undirnefndir sem fjalla um umferðaröryggi frá ýmsum hliðum, s.s. slysaskráningu og úrvinnslu slysagagna, útfærslu vegamannvirkja og áhrif umferðaröryggisaðgerða en einnig málefni óvarinna vegfarenda og er sérstök áhersla lögð á öryggi bifhjólamanna. Samstarfið gerir fólki kleift að skiptast á gagnlegum upplýsingum um umferðaröryggismál og nýjungar á sviðinu.

Á vettvangi NVF hefur Samgöngustofa safnað saman umferðarslysátölfræði frá öllum Norðurlöndum og er sú tölfræði birt í netskýrslu sem finna má á vef NVF og einnig hér:

<https://infogram.com/accidentstatisticnordiccountries-1h8n6m3jr3wmz4x?live>

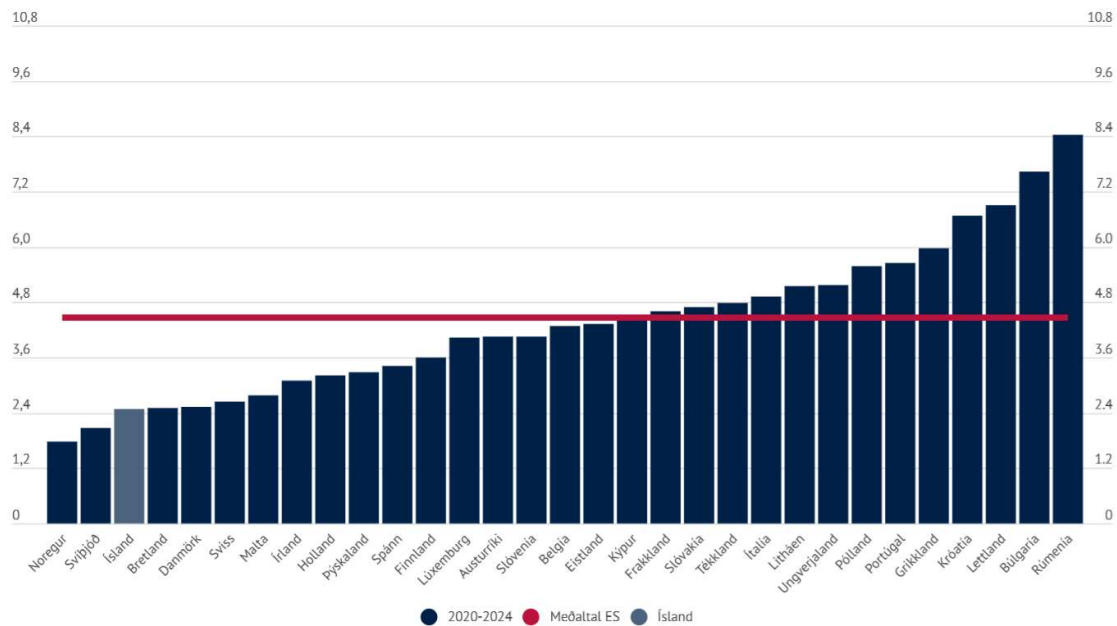
Vegagerðin tekur einnig virkan þátt í starfi vinnuhóps um umferðaröryggi sem starfar á vegum CEDR, en CEDR eru samtök evrópskra vegagerðarstofnana. Mikil áhersla hefur verið lögð á að skiptast á upplýsingum um hvernig lönd hafa innleitt ný ákvæði í tilskipun Evrópusambandsins, nr. 2019/1936/EB um öryggisstjórnun vegamannvirkja, sem dæmi má nefna kröfu um heildstætt mat á öryggi vegakerfisins, en jafnframt er fylgst með því sem efst er á baugi almennt í umferðaröryggismálum í löndunum. Árið 2024 var haldinn einn veffundur í hópnun og tveir staðfundir en auk þess allmargar vefráðstefnur um málefni er tengjast umferðaröryggi, svo sem um áhrif þess að lækka hraða að vetrarlagi, um útbreiðslu og áhrif meðalhraðaeftirlits og um umferðaröryggi á tengivegum (e. secondary roads).

Samgöngustofa á fulltrúa í NTR sem er samnorrænt ráð sem fjallar um umferðaröryggi, þá aðallega með tilliti til tölfræði, fræðslu og herferða. Á þeim vettvangi eru verkefni og aðferðir bornar saman og reyna meðlimir ráðsins að læra hver af öðrum. Sumar herferðir hafa verið teknar upp í heilu lagi frá einu landi til annars en aðrar hafa verið lagaðar að nýju landi eða einfaldlega nýttar sem innblástur í nýjar herferðir eða fræðsluverkefni. Árið 2024 var haldinn fundur í mars í Rovaniemi í Finnlandi.

Árið 2024 átti Samgöngustofa fulltrúa í sérfræðingahóp á vegum Evrópusambandsins sem kennir sig við CARE. CARE er samevrópskur umferðarslysagagnagrunnur og kom hópurinn upphaflega saman til þess að þróa þann gagnagrunn í sameiningu. Formlegri þróun á gagnagrunninum er nú lokið en að sjálfsögðu munu gögn verða send í grunninn áfram.

Á myndinni að neðan má sjá tölfræði fengna úr CARE gagnagrunninum. Er um að ræða fjölda látinna á hverja 100.000 íbúa að meðaltali síðustu fimm ár. Er Ísland í 3. sæti yfir þau lönd þar sem best gengur.

Látirnir í umferðinni í Evrópu á hverja 100.000 íbúa 2020-2024



Viðauki I. Lykilstærðir úr slysaskrá Samgöngustofu

2024



Tafla 1. Látnir og alvarlega slasaðir 1991-2024

Ár	Látnir	Alvarlega slasaðir	Látnir og alvarlega slasaðir
1991	27	230	257
1992	21	228	249
1993	17	246	263
1994	12	242	254
1995	24	239	263
1996	10	229	239
1997	15	203	218
1998	27	229	256
1999	21	222	243
2000	32	169	201
2001	24	158	182
2002	29	164	193
2003	23	145	168
2004	23	115	138
2005	19	129	148
2006	31	153	184
2007	15	195	210
2008	12	200	212
2009	17	170	187
2010	8	204	212
2011	12	154	166
2012	9	136	145
2013	15	177	192
2014	4	177	181
2015	16	178	194
2016	18	215	233
2017	16	189	205
2018	18	183	201
2019	6	182	188
2020	8	149	157
2021	9	199	208
2022	9	195	204
2023	8	229	237
2024	13	228	241

Tafla 2. Fjöldi og hlutfall látinna eftir kyni

2024	Fjöldi látinna	Hlutfall
Karl	9	69%
Kona	4	31%

Tafla 3. Fjöldi og hlutfall látinna eftir aldri

2024	Fjöldi látinna	Hlutfall
0-16 ára	0	0%
17-26 ára	3	23,1%
27-36 ára	3	23,1%
37-46 ára	2	15,4%
47-56 ára	1	7,7%
57-66 ára	3	23,1%
67 ára og eldri	1	7,7%

Tafla 4. Fjöldi og hlutfall látinna eftir ársfjórðungi

2024	Fjöldi látinna	Hlutfall
janúar-mars	8	61,5%
apríl-júní	3	23,1%
júlí-september	2	15,4%
október-deseember	0	0%

Tafla 5. Fjöldi og hlutfall látinna í dreifbýli/þéttbýli

2024	Fjöldi látinna	Hlutfall
Dreifbýli	12	92,3%
Þéttbýli	1	7,7%

Tafla 6. Vegfarendahópar látinna

2024	Fjöldi látinna	Hlutfall
Ökumaður fólksbifreiðar	5	38,5%
Farþegi fólksbifreiðar	3	23,1%
Ökumaður sendibifreiðar	1	7,7%
Farþegi sendibifreiðar	1	7,7%
Ökumaður bifhjóls	1	7,7%
Ökumaður dráttarvélar	1	7,7%
Fótgangandi	1	7,7%

Tafla 7. Tegund banaslysa

2024	Fjöldi látinna	Hlutfall
Útafakstur og bílveltur	4	30,8%
Aftanákeyrsla	1	7,7%
Framanákeyrsla	7	53,8%
Slys á óvörðum vegfaranda	1	7,7%

Tafla 8. Fjöldi og hlutfall látinna eftir landsvæðum

2024	Fjöldi látinna	Hlutfall
Höfuðborgarsvæðið	3	23,1%
Suðurnes	2	15,4%
Vesturland	2	15,4%
Norðurland vestra	1	7,7%
Norðurland eystra	2	15,4%
Austurland	2	15,4%
Suðurland	1	7,7%

Viðauki II. Umferðaröryggisaðgerðir Vegagerðarinnar

Sundurliðað uppgjör fyrir árið 2024



Samtals

Verkefni eftir landshlutum (búfjárgöng og einbreiðar brýr innifalið)

	Kostnaður
Suðursvæði	127.422.347 kr.
Vestursvæði	111.010.537 kr.
Norðursvæði	87.566.334 kr.
Austursvæði	32.303.148 kr.
Samtals	358.302.366 kr.

Suðursvæði:

Veg- og kaflanúmer	Staður	Áætlaðar aðgerðir 2024	Aðgerðir 2024	Kostnaður í lok árs 2024
1-a3	Ræsi við Orrustuhól	Lengja ræsið og móta öryggissvæði.	Keyptar gjarðir á ræsi vegna framlengingar þess, verður sett niður vorið 2025.	278.995 kr.
1-b5	Skeiðflöt og Steig	Lengja nokkur ræsi og móta öryggissvæði.	Afleggjari réttur af við Steig, tvö ræsi framlengd við Skeiðflöt. Farvegur færður fjær vegi.	5.123.025 kr.
1-b7	Núpur	Setja niður búfjárræsi.	Vegur var rofinn og sett tvö ræsi, 400 mm og 1600 mm, fyllt yfir og klætt aftur.	17.778.546 kr.
1-b8	Markarfljótsbrú	Lengja vegrið og setja upp vegriðsenda.	Vegrið lengt um 60 metra beggja megin brúar á 3 stöðum og settir upp endar, fjarlæggt plan að suðvestanverðu.	10.907.994 kr.
1-b9	2 hjáreinar við Dímonarveg	Setja hjáreinar við vegi nr. 250 og 251 (á Hringveginn).	Hjáreinar við Dímonarveg, unnið samhliða styrkingu og færslu á Dímaronarvegi.	6.312.000 kr.
1-c3	Hella	Setja gangbrautarlýsinguna þar sem Hringvegurinn er hvað mest þveraður.	Sett var upp gangbrautarlýsing.	1.368.555 kr.
1-d4	Um Selfoss	Setja upp girðingu sem hindrar för gangandi vegfarenda.	Endurnýjuð miðeyja, sett upp girðing, 2 bílastæði fjarlægð sem skyggðu á gangbraut.	17.431.799 kr.
1-d5	Um Selfoss		Gröfuvinna á Austurvegi í tengslum við eldri verk.	186.835 kr.
1-d6	Selfoss - Hveragerði	Fræsa hvinrendur á kantlínurnar.	Settar voru hvinrendur á báða kantana milli hringtorga. Kláraðist ekki alveg.	8.345.095 kr.
1-e1	Sandskeið		Uppsetning og efni umferðarmerkja.	577.414 kr.

30-04	Neðan Flúða	Ræsalenging, rétt hjá Hrunavegi.	Innkaup á ræsi til lengingar, en hætt var við lengingu því ræsið er ónýtt og þarf að endurnýjast í heild sinni.	755.581 kr.
32-01	Ofan Þrándarholts	Lagfæring umhverfis.	Innkaup á ræsi til framlengingar (tengt næsta verki).	543.152 kr.
32-02	Ofan Þrándarholts	Lengja nokkur ræsi og móta öryggissvæði.	Fláar voru lagaðir við Bólstað, Hælsvegamót og Austurmýri og víðar.	10.058.109 kr.
33-01	Þverun reiðvegur	Framhald verks frá árinu á undan.	Sett upp lýsing og blikkljós við reiðvegabverun.	1.950.590 kr.
34-01	Eyrarvegur		Vegna undirbúnings framkvæmda sem fram eiga að fara 2025.	28.959 kr.
35-02	2 hjáreinar, st. 1540 og 5600	Framhald verks frá árinu á undan.	Hjáreinar sem gerðar voru 2023. Sett var seinna klæðingarlag á aðra hjáreinina og tvöfalt lag á hina.	2.353.784 kr.
36-06	Frá trjálundi VF að Grafningsvegi	Gera vegfláa meira aflíðandi.	Keyrt efni í vegaxlir frá Heiðarási að Móakotsá.	5.720.573 kr.
38-02	Þorlákshafnarvegur	Fjölga merkjum; kafli 01 og 02.	Merki og uppsetning þeirra.	1.379.741 kr.
38-03	Vegamót Eyrarbakkavegar og Þorlákshafnarvegur	Fjölga merkjum.	Merkingar þéttar við Eyrarbakkaafleggjara.	2.264.992 kr.
39-01	Þrengslavegur	Lýsing undir brúna og veginn þar norður fyrir. Fræsa vegriðflur.	Uppsetning merkinga við vegamót og námur. Borað í gegnum veg vegna heimtaugar fyrir upplýsingaskilti. Fræstar 11,6 km vegriðflur á miðlinu.	12.378.923 kr.

203-01	Stjórn	Merkja aðkomu að brúnni betur.	Sett upp merki; einbreið brú við brúna yfir Stjórn, merkjum fjölgað.	429.643 kr.
240-02	Stórhöfðavegur	Framhald verks frá árinu á undan.	Útskot voru rýmkuð og klædd með tvöfaldri klæðingu.	7.081.568 kr.
356-01	Tjarnarvegur	Lenging ræsis.	Sett var 900 mm ræsi við Arnarholt.	2.666.860 kr.
231	Vík þjónustustöð		Lengt ræsi 1-b8 st. 7500 og hreinsað úr skurði.	2.883.804 kr.
232	Selfoss þjónustustöð		Breikkaðar voru vegaxlir á Þrengslavegi.	1.052.000 kr.
341	Garðabær þjónustustöð		Hreinsað undan vegriðum á Vesturlandsvegi.	1.022.713 kr.
	Hönnun og umsjón	Kostnaður vegna hönnunar, umsjónar og eftirlits með framkvæmdum.		6.541.097 kr.
			Suðursvæði - Umferðaröryggisaðgerðir 2024:	127.422.347 kr.

Vestursvæði:

Veg- og kaflanúmer	Staður	Áætlaðar aðgerðir 2024	Aðgerðir 2024	Kostnaður í lok árs 2024
1-g1	Hringvegur		Undirbúningur á rannsóknnum vegna vegrífna.	275.063 kr.
1-g3	Stefnugreining við Hvalfjarðarveg		Sett upp umferðarmerki G03.21.	68.421 kr.
1-g3	Hringvegur	1-g1 til 1-g4; vegrífur.	Vegrífur settar í miðlínu á nýjustu malbikskaflana, eftir er að fylla í vegrífur á smá kafla á 1-g1 við Lambalæk.	10.208.986 kr.
1-g9	Hringvegur við Galtarholt	Lengja ræsi og móta öryggissvæðið.	Sett ræsi og fláinn gerður flatari.	1.396.985 kr.
1-h4	Hringvegur um Hæðarsteinsbrekku.	Setja upp vegrið.	Sett upp 770 m langt víravegrið.	10.759.564 kr.
50-01	Allur kaflinn - valdir staðir	Lengja öryggissvæði vegarins.	Fláafyllingar og lagfæringar þeirra, ræsi lengd.	19.678.258 kr.
54-10	Vegrið á Fróðarheiði		Sett upp 300 m langt víravegrið.	7.474.009 kr.
55-01	Lengja ræsi við gatnamót 55	Lengja ræsi og móta öryggissvæði.	Skipt um ræsi, sett 80 cm og 24 m langt.	1.378.848 kr.

58-01	Helgellsv.- Þingvallav.; Vegsvæði	Lagfæra öryggissvæði vegarins.	Fláar lagaðir og settur ræsaþólur í reiðveg.	4.563.966 kr.
58-02	Stykkishólmur	Lýsing við gangbraut.	Lýsing var sett við gangbraut.	2.658.177 kr.
60-06	Búðardalur, Þéttbýlisaðgerðir	Framhald verkefnis sem byrjaði fyrir mörgum árum síðan.	Settir voru upp ljósastaurar og skilti, og hellulagt.	3.454.264 kr.
60-23	Laxá	Bæta vegriðið.	Vegriðsendar voru færðir til.	2.488.845 kr.
60-30	Klettsháls	Setja upp vegrið öðrum megin á móts við st. 3900.	Sett upp 160 m langt víravegrið.	3.137.213 kr.
60-46	Við gangamunna Öfundarfjarðarmegin	Setja lýsingarborða.	Lýsingarborði var settur upp á gangamunann svo hann verði sýnilegri.	1.358.160 kr.
60-47	Við gangamunna Tungudalsmegin	Setja upp ABC-vegriðsenda.	Vegrið var lagað og settur öryggisendi á það vegrið.	939.224 kr.
61-28	Við afl. í Mjóafjörð (633-03), vegsvæði	Laga vegsvæðið.	Lengt vegrið á Djúpvegi (61-29) og sett vegrið í beygju inn Mjóafjarðarveg (633-03), samtals ca. 140 m bitavegrið.	3.357.348 kr.
61-33	Hestfjörður	Breikkun vegrásar og fjarlægja steina.	Breikkaðar voru vegrásir og fjarlægðir stórir steinar.	3.601.231 kr.
61-42	Ísafjörður		Merkingar settar við gangbraut.	53.135 kr.
63-02	Á leið niður í Tálknafjörð.	Setja upp vegrið.	Sett upp 770 m langt víravegrið.	10.759.565 kr.
65-01	Við gangamunna Súgandafjarðarmegin.	Setja lýsingarborða.	Lýsingarborði var settur upp á gangamunann svo hann verði sýnilegri.	1.358.161 kr.
65-02	Súgandafjörður	Bæta vegrið.	150 m langt vegrið fært.	1.786.256 kr.
574-08	Ólafsvík	Hugbúnaður, active bump, hraðahindrun.	GSM tengd gjöld vegna active bump.	328.894 kr.

574-09	Ólafsvík	Lýsing við gangbraut.	Kostnaður við efni en ekki búið að setja upp þar sem sveitarfélagið á eftir að ákveða nánari staðsetningu.	411.479 kr.
452	Ólafsvík þjónustustöð		Lagfæringar á vegsvæðum 54-07, 54-14 og 574-04.	896.440 kr.
461	Patreksfjörður þjónustustöð		Yfirferð og viðgerðir á vegriðum.	1.052.000 kr.
462	Ísafjörður þjónustustöð		Hraðahindranir á Þingeyri og grjóthreinsun.	1.597.842 kr.
	Hönnun og umsjón	Kostnaður vegna hönnunar, umsjónar og eftirlits með framkvæmdum.		15.968.201 kr.
			Vestursvæði - Umferðaröryggisaðgerðir 2024:	111.010.535 kr.

Norðursvæði:

Veg- og kaflanúmer	Staður	Áætlaðar aðgerðir 2024	Aðgerðir 2024	Kostnaður í lok árs 2024
1-j1	Miklagil	Lengja vegrið.	Víravegrið sett upp í stað bitavegriðs, hægra og vinstra megin. Samtals lengd 446 m af víravegriði og rif á 305 m af bitavegriði.	7.828.787 kr.
1-j2	Miklagil	Lengja vegrið.	Sama framkvæmd og 1-j1 (er á vegarkaflamörkum).	249.245 kr.
1-k2	Vegsvæðið sunnan Reykja	Lagfæra vegsvæði / vegrið.	Víravegrið sett upp vinstra megin milli st. 10.520-10.680.Samtals lengd 160 m.	2.869.111 kr.
1-m2	Langidalur	Bæta merkingar.	Skiltum skipt út og sett upp blikkljós vegna mögulegra gangandi vegfarenda.	380.236 kr.
1-p1	Vegsvæðið efst á Öxnadalshéiði	Auka öryggissvæði vegarins.	Lagaður flái austan Grjótár og nokkur ræsi lengd.	18.021.254 kr.
1-p4	Þelamerkurskóli; endurnýjun vegriða.	Endurnýja vegrið.	Sett upp stífari bitavegrið, samtals lengd 300 m.	10.197.508 kr.
1-p6	Hringvegur norðan Akureyrar	Auka öryggissvæði vegarins. Frágangur við leikskólatengingu.	Efni keyrt í fláa og þeir lagfærðir. Settir voru upp fjórir ljósastaurar með steyptum undirstöðum. Einnig lögn rafstrengs og fínfrágangur verksins frá árinu á undan.	3.403.800 kr.
1-p7	Gatnamót við Glerártorg	Lýsing.	Settur upp ljósastaur og blikkljós við Borgarbraut og blikkljós við Þórunnarstræti.	972.121 kr.
1-p7	Gönguþverun við Grænugötu, Akureyri	Auka öryggi gangandi vegfarenda.	Kostnaður við kaup á gangbrautarljósum og búnaði, en uppsetning er eftir og verður 2025.	975.101 kr.

74-04	Skagaströnd, þéttbýlisaðgerðir	Auka öryggi gangandi vegfarenda.	Efniskostn. vegna öryggisaðgerða, en vinnan sem slík er eftir og verður 2025.	299.161 kr.
76-12	Þéttbýli Fjallabyggðar	Auka öryggi gangandi vegfarenda.	Efniskostnaður vegna umferðarmerkja, en uppsetningin eftir og verður 2025.	341.205 kr.
85-02	Norðausturvegur		Kaup á efni vegna skilta, uppsetning greidd af öðrum lið.	238.446 kr.
85-05	Í nágrenni Norðlenska á Húsvík	Lagfæra vegsvæði / vegrið.	Sett upp bitavegrið. Hægra megin milli st. 300-404 og vinstra megin milli st. 355-507. Samtals lengd 256 m. Einnig lagður stígur vestan við vegrið.	8.650.361 kr.
85-24	Sandá	Setja upp blikkljós.	Sett upp blikkljós.	740.640 kr.
704-04	Vegamót við Laugarbakka	Frágangur eldra verks.	Kaup og uppsetning skilta.	304.926 kr.
819-01	Hjalteyrargata, Akureyri	Lýsing við gönguþverun.	Settir upp ljósastaurar.	908.631 kr.
829-02	Öryggisaðgerðir, Eyjafjörður		Skilti (efni) og uppsetning á hraða skiltum við Munkaþverá í Eyjafirði vegna hraðaniðurtektar við einbreiða brú.	1.037.616 kr.
833-01	Vegrið við Fnjóskadalsá	Lagfæra vegsvæði / vegrið.	Víravegrið sett upp: vinstra megin milli st. 2612-2808. Samtals lengd 196 m.	4.269.914 kr.
874-03	Raufarhöfn, þéttbýlisaðgerðir	Auka öryggi gangandi vegfarenda.	Hraðahindranir málaðar og sett upp hraðavaraskilti.	3.274.960 kr.
8507-01	Árholtsvegur	Setja upp vegrið.	Uppsetning á víravegriði við Geldingsá á Svalbarðsströnd.	8.102.145 kr.
581	Akureyri þjónustustöð		Vinna við hreinsun vegsvæðis (fjarlægja trjágróður).	974.289 kr.
582	Húsavík þjónustustöð		Vinna við hreinsun vegsvæðis (fjarlægja trjágróður).	378.042 kr.

	Hönnun og umsjón/eftirlit	Kostnaður vegna hönnunar, umsjónar og eftirlits með framkvæmdum.		13.148.835 kr.
			Norðursvæði - Umferðaröryggisaðg. 2024:	87.566.334 kr.

Austursvæði:

Veg- og kaflanúmer	Staður	Áætlaðar aðgerðir 2024	Aðgerðir 2024	Kostnaður í lok árs 2024
1-t6	Hringvegur / Mjóafj.vegar, gatnamót	Lagfæring á umhverfi vega, skv. úttektarskýrslu.	Lengd ræsi og fláar lagaðir	4.507.843 kr.
1-u6	Steinasafn Petru	Framhald eldra verkefnis.	Sett upp grind til að hindra að hlaupið sé beint út á veg frá safninu. Einnig var sett gúmmíhraðahindrun.	1.137.722 kr.
1-v1	Breiðdalsá, opnun vegna hestamanna	Laga vegna lokunar með vegriðinu, setja skepnuhlið.	Gerður var vasi úr bitavegriði til að opna á hlið (skepnuhlið) við hliðina á ristarhliði.	877.656 kr.
98-02	Innkoman að Djúpavogi, gönguþveranir	Auka öryggi gangandi vegfarenda.	Lýsing löguð og færð úr miðjum vegamótum, gangstétt (kantsteinn) lagaður og malbikuð breikkun vegna kantsteins.	2.747.416 kr.
923-01	Jökuldalur	Settir upp Delta block steinar til að verja veg fyrir grjóthruni úr skeringu.	Keyptir steinar til varnar grjóthruni inn á veg í Arnórsstaðahvamm, en nýframkvæmd borgaði uppsetninguna.	3.163.385 kr.
931-01	Upphéraðsvegur	Fjarlægja trjágróður meðfram öllum veginum í kringum Lagarfljót.	Hreinsaður trjágróður með vegi í Hallormsstað. Keypt gúmmíhraðahindrun til að setja við tjaldstæðið á Skipalæk í Fellum, en eftir að setja niður.	2.191.408 kr.
952-01	Hánefsstaðavegur	Setja upp lýsingu við gangbraut á Hánefsstaðavegi, þar sem gengið er yfir veginn frá matvöruversluninni að Öldunni. Bæta við hraðavaraljósi sem er til.	Hellulagðar tvær upphækkaðar gangbrautir við Samkaup á Seyðisfirði. Keyptur spegill til að setja á vegamót.	4.400.178 kr.

592	Þjónustustöð Fellabær		Farið í að hreinsa vegsvæði með því að saga niður tré til að auka sjónlengdir.	1.592.650 kr.
594	Þjónustustöð Höfn		Umsýsla með umferðarljós við Jökulsá á Breiðamerkursandi og endurbætur á ræsi og stútum á Skeiðarársandi.	1.453.447 kr.
	Hönnun og umsjón/eftirlit	Kostnaður vegna hönnunar, umsjónar og eftirlits með framkvæmdum.		10.231.443 kr.
			Austursvæði – Umferðaröryggisaðg. 2024:	32.303.148 kr.

