



UMFERÐARSTOFA

Ársskýrsla 2007





---

# Umferðarstofa Ársskýrsla 2007



# Efnisyfirlit

## Umferðarstofa

|                          |   |
|--------------------------|---|
| Ávarp forstjóra          | 3 |
| Skipurit og viðfangsefni | 4 |
| Ökutækjasvið             | 4 |
| Umferðaröryggisvið       | 5 |
| Rekstrarsvið             | 5 |
| Lögfræðisvið             | 5 |
| Stefnumótun              | 6 |
| Starfsmannamál           | 6 |

## Viðburðir ársins 2007

|   |   |
|---|---|
| Fulltrúanámsskeið   | 7 |
| Umferðaröryggisvika 23. – 29. apríl   | 7 |
| Málþing um ökukennslu   | 7 |
| Eucaris   | 8 |
| Samráðsfundur norrænna skráningaryfirvalda (Nordisk Registermøte) og stjórnarfundur NorType | 8 |

## Verkefni og árangur

|  |    |
|--|----|
| Um skorkort US   | 9  |
| Aldin – nýjung í árangurstengingu launa                    | 24 |
| Mörkuð sú stefna að veita starfsmönnum árangurstengd laun  | 24 |
| Bónuskerfið þróað til betri vegar                          | 24 |
| Hámarksbónus miðast við árangur hvers starfsmanns          | 24 |
| Kemur betur út en hefðbundin launahækkun                   | 25 |
| Umferðarstofa opnar útibú í Stykkishólmi                   | 25 |
| Áróðursherferðir   | 26 |
| 1. „Bara einn er einum of mikið“                           | 26 |
| 2. „Hraðinn drepur – Í alvörinni“                          | 27 |
| 3. „Landið er fallelgra á löglegum hraða“                  | 28 |
| 4. Aðrar auglýsingar/verkefni                              | 28 |
| Umferðaröryggisáætlun                                      | 29 |
| Umferðaröryggisáætlun                                      | 29 |
| EuroRap  | 31 |
| Umferðarskólinn og fræðslumál                              | 32 |
| Bóka – og hljóðbóka útgáfa                                 | 32 |
| Dreifing fræðsluefnis                                      | 33 |
| Samvinna við heilsugæslustöðvar                            | 33 |
| Námskeið í umferðarfræðslu                                 | 33 |
| Könnun á öryggisbúnaði barna í bílum                       | 33 |
| Samvinna Námsgagnastofnunnar, Umferðarstofu og Grundaskóla | 34 |
| Fræðsluleikir  | 34 |
| Tölvuleikurinn Krakkarnir í Kátugötu                       | 34 |
| Jólagetraun  | 34 |
| Starfshópur um umferðarfræðslu í skólum                    | 34 |
| Göngum í skólann   | 35 |
| Könnun um viðhorf leikskóla                                | 35 |
| Dreifing   | 35 |
| Bæklingar 2007   | 36 |
| Fræðslumyndir fyrir öikumenn                               | 36 |
| Ökutækjaskráningar   | 36 |
| Tölfræðiupplýsingar  | 36 |
| Breytingar á fastnúmerum                                   | 37 |
| Ökunám, ökukennsla og ökuþróf                              | 37 |
| Ökunám   | 37 |
| Ökukennsla   | 38 |
| Ökuþróf  | 38 |
| Slysaskráning  | 41 |
| NorType  | 42 |
| Verkefni lögfræðisviðs 2007                                | 43 |
| Breyting á Umferðarlögum nr. 50/1987:                      | 43 |
| Reglugerðir  | 45 |
| Fjármál og rekstur   | 46 |

# Ávarp forstjóra

Afleiðingar bílsslysa eru eitt stærsta heilbrigðisvandamálið í veröldinni í dag. Líkt og í styrjöldum er heilbrigðu fólki í einni svipan kippt úr blóma lífsins og lagt á sjúkraðeð eða líkbörur eins og hendi sé veifað. Samkvæmt alþjóðlegum upplýsingum deyr 1,2 milljónir manna á jörðinni í bílslusum á ári hverju, þar af á Íslandi 20-30 manns. Í bílslusum er skammt á milli feigs og ófeigs því nokkur hundruð manna slasast alvarlega á Íslandi á hverju ári og margir þeirra hljóta varanlega örorku.

Árangur af viðleitni okkar Íslendinga að hamla gegn þessari vö er ekki nema í meðallagi þegar borið er saman við nágrennalöndin, sem við viljum gjarnan miða okkur við. Sé miðað við EB löndin erum við Íslendingar mitt á milli meðaltals þeirra allra og nágrennlandanna sem bestum árangri hafa náð. Samkvæmt alþjóðlegum rannsóknum er u.þ.b. helmingur allra dauðaslysa í umferðinni vegna ölvunar, hraða og of lítillar bílbeltanotkunar. Til viðbóta þessum ástæðum eru á Íslandi mjóir vegir, skortur á vegriðum og samliggjandi akreinar fyrir gagnstæðar akstursstefnur tíðar orsakir. Eins og kunnugt er leyfum við hærri hámarks hraða hér en tíðkast á sambærilegum vegum í nágrennalöndunum.

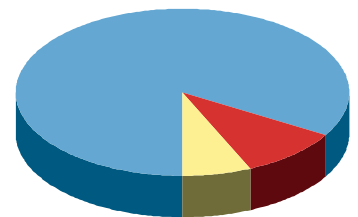


Það er hlutverk Umferðarstofu að fást við umferðaröryggismál. Er það gert með því að gegna stjórnslu við framkvæmd reglna stjórnvalda um búnað og notkun ökutækja og halda opinbera ökutækjaskrá. Þess utan annast Umferðarstofa framkvæmdastjórn á umferðaröryggisáætlun stjórnvalda í nágrenni samvinnu við samgönguráðuneytið, Vegagerðina og embætti ríkislögreglustjóra. Í umferðaröryggisáætlun er sérstök framkvæmdaáætlun um aðgerðir sem eiga að leiða til fækkunar slysa og lægri slysakostnaðar. Við val á aðgerðum er miðað við sérstakt arðsemismat af lækkun ökuhraða, betri ökumönnum með áróðri og betri menntun, auknum öryggisbúnaði í bílum, löggæslu og öruggari og betri vegum.

Á heildina litið var árið Umferðarstofu hagstætt. Reksturinn var innan fjárheimilda og starfsfólkið ánægt með vinnustaðinn samkvæmt könnunum sem eru reglulega framkvæmdar. Fitjað var upp á þeirri nýbreytni að árangurstengja laun starfsmanna þannig að mögulegt er að auka ársláunin um tveggja vikna laun ef mældur árangur ber með sér framúrskarandi dugnað. Hefur þetta mælst mjög vel fyrir og hvatt starfsmenn til aukinna dáða. Áfram verður haldið á sömu braut til hagsbóta fyrir starfsmenn og viðskiptavinum Umferðarstofu.

*Karl Ragnars, forstjóri Umferðarstofu*

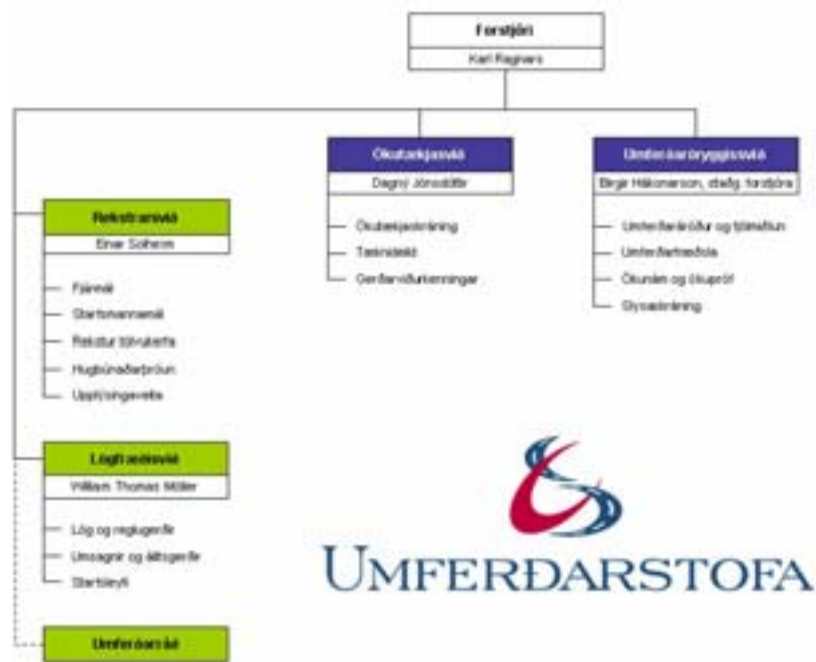
Ertu jákvæð/ur eða neikvæð/ur gagnvart Umferðarstofu?



|           |     |
|-----------|-----|
| Jákvæð/ur | 85% |
| Hvorki né | 9%  |
| Neikvæð   | 6%  |



# Umferðarstofa



## Skipurit og viðfangsefni

Í lögum nr. 83/2002 um breytingu á lögum nr. 50/1987 er í stórum dráttum kveðið á um verkefni Umferðarstofu. Umferðarstofa ber ábyrgð á stjórnáslu umferðarmála á Íslandi en í því felst m.a. skráning ökutækja, umferðarfræðsla og fleiri verkefni sem tengjast ökutækjum og umferð. Umferðarstofa vinnur í samræmi við umferðaröryggisáætlun stjórnvalda til ársins 2012 að þeim markmiðum sem þar er að finna.

## Ökutækjasvið

Umferðarstofa ber ábyrgð á skráningu ökutækja, umsýslu skráningarmarkja og rekstri upplýsingakerfis um ökutæki. Í því felst m.a. forskráning, nýskráning, afskráning, breytingaskráning, endurskráning, tjonaskráning og eigendaskráning ökutækja. Lögð er áhersla á að allar skráningar séu réttar og að ökutæki uppfylli öll skilyrði samkvæmt reglum um gerð og búnað og að lögmætar tryggingar séu fyrir hendi, til að auka öryggi ökutækja í umferðinni. Þá starfrækir Umferðarstofa upplýsingakerfi um ökutæki, ökutækjaskrá, en hún er m.a. aðgengileg á netinu. Ökutækjaskrá inniheldur upplýsingar um eiganda, tæknilegar upplýsingar um ökutæki, stöðu opinberra gjalda og trygginga, upplýsingar um veðbönd og ferilskrá ökutækis. Á ökutækjasviði er einnig starfrækt ytra eftirlit, en í því felst eftirlit með fulltrúum umboðanna og skoðunarstofum.

Umferðarstofa annast skráningu og rekstur NorType gagnagrunnsins, sem er samvinnuverkefni skráningaraðila ökutækja á Íslandi, Noregi, Svíþjóð og Finnlandi. NorType gagnagrunnurinn inniheldur upplýsingar um tæknilegar útfærslur fólksbifreiða skv. evrópskum heildargerðarviðurkenningum. Við nýskráningu heildargerðarviðrænda ökutækja eru upplýsingar úr NorType gagnagrunninum notaðar sem tryggja að eingöngu eru skráð ökutæki sem uppfylla evrópskar kröfur um gerð og búnað.

# Umferðarstofa

## Umferðaröryggisvið

Umferðarstofa leitast við að skapa sem mest öryggi í umferðinni fyrir alla hópa vegfaranda, meðal annars með því að ná fram hugarfarsbreytingu og auka virðingu fyrir lögum og reglum um umferðarmál. Umferðarstofa stýrir fræðslu og miðlun upplýsinga um umferðarmál og stuðlar að þátttöku og samstarfi allra aðila sem vilja vinna að framgangi þeirra. Umferðarstofa beitir sér fyrir því að umferðarfræðsla í landinu verði eflað, bæði innan skólakerfisins og meðal almennings. Umferðaröryggisvið sér um gerð námsefnis við hæfi hvers skólastigs og upplýsingum er komið á framfæri í fjölmiðlum og á heimasíðu Umferðarstofu. Einnig er upplýsingum komið á framfæri við erlenda ökumenn hér á landi.

Umferðarstofa annast stjórnýslu ökuréttinda. Ökunám í landinu skal vera í samræmi við það sem rannsóknir, staðlar og prófanir, innanlands sem og erlendis, segja til um að stuðli að öryggi í umferðinni. Í því felst gerð og útgáfa námskrár svo og skilgreindar og samræmdar kröfur til ökukennara, ökuskóla og prófdómara sem eiga að stuðla að árangursríku ökunámi og fylgja þeim eftir. Umferðarstofu ber að innleiða nýjungar í ökunámi og ökuþrófum sem stuðla að aukinni færni ökumanna og þar með að auknu umferðaröryggi.

Umferðaröryggisvið sér um og rekur umferðarfréttastofu, en henni er ætlað að koma upplýsingum og fræðslu til vegfarenda um sem flesta þætti umferðarmála. Tekið er á móti miklum fjölda ábendinga um umferðarmál frá almenningi sem komið er á framfæri við rétta aðila. Slíkar ábendingar eiga oftast erindi við fulltrúa sveitarfélaga, Vegagerðarinnar og lögreglu.

Umferðarstofa heldur skrá yfir öll umferðarslys sem skráð eru af lögreglu. Tilgangurinn með skráningunni er sá að komast að því hvers konar slys eiga sér stað og hver vettvangurinn og aðstæður eru. Slysaskráning Umferðarstofu er mikilvægt tæki til að fylgjast með þróun mála í umferðinni og til að auðvelda ákvarðanir veghaldara um framkvæmdir í umferðarkerfinu.

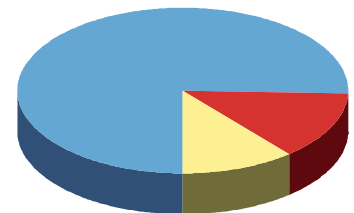
## Rekstrarsvið

Rekstrarsvið fer með fjárhagsmál, markaðsmál, innri skipulagsmál og starfsmannamál Umferðarstofu. Rekstur tölvukerfa Umferðarstofu tilheyrir einnig sviðinu, ásamt allri hugbúnaðarþróun. Sviðið er því fyrst og fremst mikilvæg stoðdeild sem vinnur markvisst að því að bæta starfsumhverfi og gæði stofnunarinnar. Sviðið tryggir góðan rekstur stofnunarinnar þannig að Umferðarstofa geti fjármagnað og beitt kröftum sínum í starfseminu.

## Lögfræðisvið

Umferðarstofa fjallar heildstætt um bifreiða- og umferðaröryggismál, er stjórnvöldum og öðrum til ráðuneytis um umferðarmál og tekur þátt í að gera tillögur að reglum er varða ökutæki og umferð á innlendum vettvangi og á vettvangi EES-samstarfsins. Umferðarstofa vinnur að mótun og gerð reglna um gerð og búnað ökutækja, skráningu ökutækja, umferðarfræðslu og ökuréttindi.

Telur þú að Umferðarstofa standi sig vel eða illa í umferðaröryggismálum?



|           |       |
|-----------|-------|
| Vel       | 79,9% |
| Hvorki né | 12%   |
| Ill       | 8,1%  |



# Umferðarstofa

## Stefnumótun

### Hlutverk Umferðarstofu er eftirfarandi:

Að auka lífsgæði með því að efla öryggi í umferðinni

### Umferðarstofa hefur fjögur megingildi að leiðarljósi:

Áreiðanleiki, þjónusta, árangur og jákvæðni

**Áreiðanleiki:** Umferðarstofa leggur áherslu á öryggi í skráningum allra gagna og rekstri upplýsingakerfa þannig að upplýsingar séu aðgengilegar og réttar á hverjum tíma.

**Þjónusta:** Umferðarstofa vill að ríkur þjónustuvilji einkenni starfseminna. Við leggjum áherslu á að viðskiptavinir og samstarfsaðilar séu ánægðir með störf okkar og leitumst stöðugt við að gera betur.

**Árangur:** Umferðarstofa leggur áherslu á að ná árangri í umferðaröryggismálum og fækka slysum. Við viljum ná mælanlegum árangri í öllum þáttum starfseminnar.

**Jákvæðni:** Umferðarstofa leitast við að hafa jákvæða og ánægða starfsmenn, sem endurspeglast í viðmóti þeirra til viðskiptavina og skjólstæðinga stofnunarinnar.

## Starfsmannamál

Eitt af markmiðum Umferðarstofu er að „ráða, þróa og halda í hæfileikaríkt starfsfólk“. Til að uppfylla þetta markmið hefur markvisst verið unnið að starfsþróunarmálum. Lögð hefur verið áhersla á að koma nýjum starfsmönnum rétt inn í starfið, tryggja öllum starfsmönnum símenntun og standa faglega að starfslokum. Til að viðhalda starfsvilja og starfsgetu er Umferðarstofa með sérstaka starfsþróunaráætlun. Í starfsmannasamtali kortleggja yfirmaður og starfsmaður hvar viðkomandi starfsmaður þarf helst að efla þekkingu/hæfni og fundin námskeið/fyrirlestrar við hæfi. Árið 2007 sóttu 81,4% starfsmanna 20 klst. eða meira í símenntun/endurmenntun.

Umferðarstofa fylgist náið með sjónarmiðum og starfsánægju starfsmanna. Árlega er framkvæmd viðamikil vinnustaðargreining á vegum Capacent þar sem leitast er við að hlusta á skoðanir og líðan starfsmanna. Umferðarstofa hefur komið mjög vel út úr þessum könnunum – ekki aðeins betur en meðaltal ríkisstofnana, heldur einnig staðið betur en meðaltal á annað hundrað íslenskra fyrirtækja í öllum kjarnaspurningum rannsóknarinnar. Umferðarstofa á jafnframt í nokkrum tilfellum hæstu gildi sem mælst hafa á Íslandi. Niðurstöður vinnustaðargreiningar hafa verið notaðar markvisst til að bæta hag og ánægju starfsmanna.

„Á heildina litið er ég ánægður í starfi mínu hjá Umferðarstofu“: 94,6% voru sammála þessari fullyrðingu.

„Ég get alltaf leitað til næsta yfirmanns míns ef ég þarf á honum að halda“: 96% voru sammála þessari fullyrðingu.

Starfsmenn Umferðarstofu er breiður hópur fólks með ólíka menntun og reynslu að baki, sem í sameiningu vinnur að því að auka lífsgæði fólks með því að efla öryggi í umferðinni. Hjá Umferðarstofu starfa m.a. verkfræðingar, viðskiptafræðingar, bifvélavirkjar, lögfræðingar, rafeindavirkjar, tæknifræðingar, tölvunarfræðingar og fólk úr ýmsum öðrum stéttum.



### Tölfræði um starfsmenn

Starfsmannafjöldi: 56

Meðalaldur allra: 43,57 ár

Meðalaldur nýliða á árinu:

39 ár



## Fulltrúanámskeið

Á hverju ári eru haldin námskeið fyrir fulltrúa umboða sem flytja inn gerðarviðurkennd ökutæki. Fulltrúar hafa réttindi til að sjá um skráningu og fulltrúaskoðun gerðarviðurkenndra ökutækja sem og tengibúnaðar. Réttindin skiptast í eftirfarandi flokka og sækir starfsmaður námskeið í þeim flokkum sem hann starfar við:

- **Fulltrúi A**
  - Réttur til að annast gerðarviðurkenningu og forskrá ökutæki.
- **Fulltrúi B**
  - Réttur til að framkvæma fulltrúaskoðun og annast nýskráningu ökutækis.
- **Fulltrúi C**
  - Réttur til að framkvæma fulltrúaskoðun og skráningu á gerðarviðurkenndum tengibúnaði.

Fulltrúar geta verið með öll réttindin (t.d. A/B/C fulltrúi) eða að hluta (t.d. B fulltrúi).

Árið 2007 komu alls 94 aðilar á fulltrúanámskeið og voru u.þ.b. 60 af þeim starfandi fulltrúar sem þurftu að sækja endurnýjunarnámskeið. Endurnýja þarf réttindi fulltrúa á 2 ára fresti. U.þ.b. 34 nýir aðilar bættust í hóp fulltrúa þetta árið.

## Umferðaröryggisvika 23. – 29. apríl

Alþjóðleg umferðaröryggisvika undir yfirskriftinni Make Roads Safe var haldin dagana 23. – 29. apríl. Dagskrá vikunnar var fjölbreytt og miðaðist við að koma sem flestum þáttum umferðaröryggis á framfæri. Meðal þess sem gert var, að haldinn var fræðslufundur fyrir stjórnámamenn í aðdraganda kosninga og mættu þar bæði fulltrúar flokka sem sæti eiga á Alþingi og fulltrúar sveitarstjórna. Sérfræðingar í umferðaröryggismálum fóru þar yfir ýmis atriði sem brýnt er að bæta úr í málaflokknum. Gefið var út fylgiblað með Morgunblaðinu sem fjallaði um efni vikunnar og margt fleira sem tengist umferðarmenningu. Lögð var áhersla í vikunni á að skólar gæfu umferðaröryggismálum gaum og leitast var við að beina leiðbeiningum til nemenda og foreldra þeirra.

Sýning um umferðaröryggi fjölskyldunnar var haldin í Sjóvá forvarnahúsi þar sem sýndur var margvíslegur búnaður sem hefur það að markmiði að auka skilning fólks á mikilvægi umferðaröryggis. Haft var opið akstursæfingarsvæði á Keflavíkurflugvelli og var það verkefni unnið í samstarfi við FÍB og Landssamband íslenskra akstursíþróttafélaga. Bíll var sprengdur í loft upp á svæðinu í vikunni til að benda á hversu miklar kraftar geta losnað úr læðingi við harðan árekstur. Bent var í vikunni á mikilvægi umferðaröryggis hjólreiðamanna, Sniglarnir efndu til hópaksturs og sett var upp sérstakt æfingarsvæði eða umferðarleikvöllur fyrir börn í Smáralind í umsjón Frumherja.

Mikil umfjöllun var í fjölmiðlum alla vikuna og vakti góða athygli á mikilvægi umferðaröryggisstarfsins.

## Málþing um ökukennslu

Samgönguráðuneytið, Umferðarstofa og Ökukennarafélag Íslands stóðu fyrir málþingi um ökunám og ökukennslu þann 8. maí. Meðal fyrirlesara voru fulltrúi Vegagerðarinnar



# Viðburðir ársins 2007

í Noregi, sem annast þennan málaflokk og Tor Inge Soma frá norska ökukennarafélaginu, auk fjölda íslenskra fyrirlesara. Meðal umfjöllunarefna voru umferðarslys og ungir ökumenn, staða, þróun og framtíð ökukennslu á Íslandi og hvernig hægt er að tengja starfsemi forvarnahúsa og ökukennslu.



## Eucaris

Umferðarstofa hefur verið aðili að EUCARIS (the **EU**ropean **CAR** and driving licence **Information System**) síðan árið 2002. Eucaris er sérstakt tölvakerfi sem veitir aðildarlöndum upplýsingar um ökutæki og ökuskráir, sem skráð eru í aðildarlöndum, í baráttu við sívaxandi bílaþjófnað og misferli í skráningum í Evrópu. Kerfið gefur Umferðarstofu möguleika á að kanna hvort ökutæki hafi verið stolið í því landi sem það er innflutt frá. Aðildarlöndin halda árlega aðalfund þar sem málefni sem efst eru á baugi hverju sinni eru rædd og ákvarðanir teknar. Frekari upplýsingar um Eucaris er að finna á vefslóðinni [www.eucaris.net](http://www.eucaris.net). Aðildarlöndin skiptast á að halda aðalfundi en á árinu 2007 var Umferðarstofa gestgjafi, en fundurinn var haldinn á Hilton hótelinu í Reykjavík dagana 20. og 21. september 2007.

## Samráðsfundur norrænna skráningaryfirvalda (Nordisk Registermøte) og stjórnarfundur NorType

Á ári hverju er haldinn samráðsfundur norrænna skráningaryfirvalda og koma þar saman stjórnendur Umferðarstofu og systurstofnana í Noregi, Svíþjóð, Danmörku, Finnlandi, Færeyjum og Álandseyjum. Gestgjafahlutverkið „róterar“ á milli landanna og árið 2007 var röðin komin að Íslandi að skipuleggja fundinn.

Fundurinn fór fram í byrjun maí og var fyrri fundardagur á Hótel Borg og seinni í Eldborg við Bláa Lónið. Eftir fundarhöld var farið var með gestina í Bláa Lónið, hvalaskoðun og skoðunarferð á Gullfoss og Geysi.

Samstarf Evrópuþjóða í þessum málaflokki er mikið, en það er mat stjórnenda Umferðarstofu að fjármunum og mannafla sé betur varið með því að efla frekar tengsl og samstarf við skráningaryfirvöld á Norðurlöndunum en með fullri þátttöku á Evrópuvettvangi. Þessir samráðsfundir eru mjög gagnlegir, skiptast löndin á upplýsingum um vinnutíðgun, reglugerðarumhverfi og öðru sem skiptir máli í skráningarreglum ökutækja.

Það er hefð fyrir því að samhliða Nordisk Registermøte sé haldinn stjórnarfundur vegna NorType verkefnisins. Verkefnið er samstarfsverkefni Noregs, Svíþjóðar, Finnlands og Íslands um gerðarskráningu í sameiginlegan gagnagrunn sem allar þjóðirnar hafa rafrænan aðgang að, og situr Einar Solheim, framkvæmdastjóri rekstrarsviðs Umferðarstofu sem fulltrúi Íslands í stjórn NorType. Á fundinum er fjallað um framgöngu og framtíðarhorfur verkefnisins, ásamt því sem ársuppgjör og fjárhagsáætlanir eru samþykktar. Verkefnið gengur vel og mikil ánægja er með að kostnaður þjóðanna hefur verið óbreyttur í 3 ár, þrátt fyrir launahækkningar og verðlagsbreytingar. Þar kemur til stöðug endurbótavinna og kostnaðaraðhald Umferðarstofu sem rekstraraðila verkefnisins og eiga þeir starfsmenn sem vinna að verkefninu hrós skilið fyrir þann stöðugleika og þá gæðavinnu sem unnin hefur verið undanfarin ár.

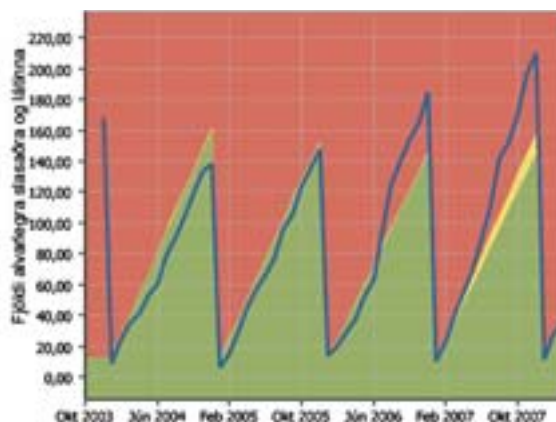


## Um skorkort US

### Skjólstæðingar

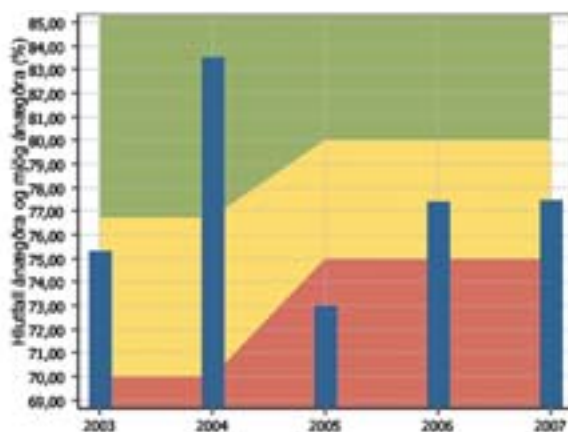
#### S1.1. Fjöldi alvarlegra slasaðra og látinna

Markvisst er unnið að fækkun alvarlegra slysa. Markmiðið er að fjöldi alvarlegra slasaðra og látinna í umferðinni lækki um 5% á ári. Á árinu 2007 var markmiðinu ekki náð, en að meðaltali urðu 17,5 slys á mánuði.



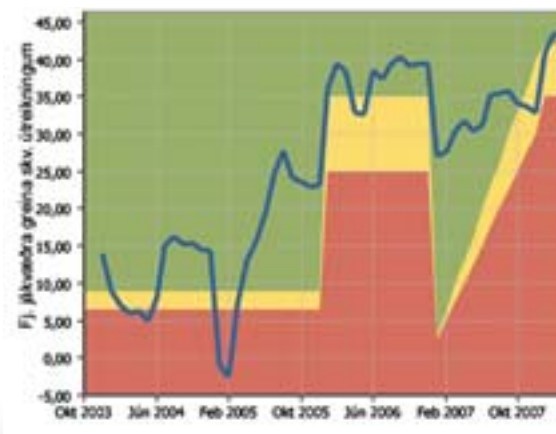
#### S2.1. Ímynd samkvæmt viðhorfskönnun

Könnun er gerð á meðal almennings um viðhorf til Umferðarstofu (spurningarvagn Capacent). Hlutfall þeirra sem svöruðu spurningunni varðandi Umferðarstofu jákvætt eða mjög jákvætt var 77,46%.



#### S2.2. Jákvæð umfjöllun í fjölmiðlum

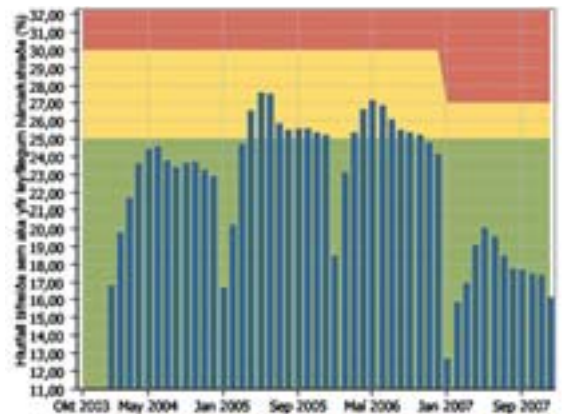
Hér er mælt hversu sýnileg Umferðarstofa er í fjölmiðlum, tekið tillit til þess hvort um jákvæða eða neikvæða umfjöllun er að ræða. Niðurstaðan árið 2007 var í meðallagi, eða 32,80.



# Verkefni og árangur

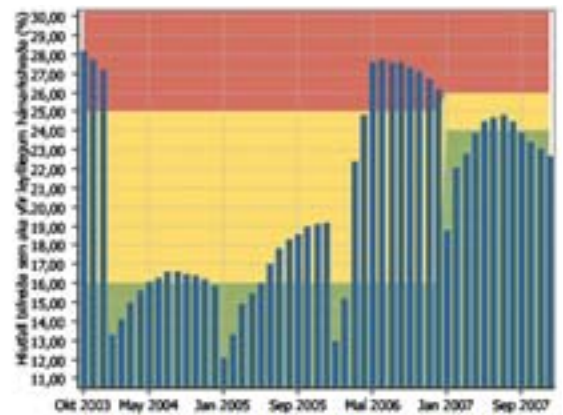
## S3.1. Hraðakstur á þjóðvegum

Mælt er hlutfall bíla sem aka meira en 10 km/klst. hraða umfram leyfilegan hámarks-hraða á þjóðvegum skv. umferðargreinum Vegagerðarinnar. Árið 2007 endaði gildið í því að 16,20% bifreiða sem óku yfir þessum mörkum. Umferðarstofa setti sér það markmið að hlutfall þessara bifreiða færi ekki yfir 25% og það stóðst.



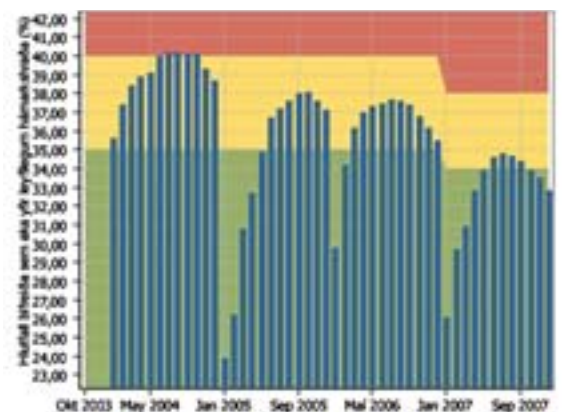
## S3.2. Hraðakstur innanbæjar

Mælt er hlutfall bíla sem aka meira en 10 km/klst. hraða umfram leyfilegan hámarks-hraða, skv. umferðargreinum Vegagerðarinnar og Reykjavík-urborgar. Árið 2007 var 22,70% bifreiða sem óku yfir þessum mörkum. Umferðarstofa setti sér markmið að hlutfall þessara bifreiða færi ekki yfir 24% og það stóðst.



## S3.3. Hraðakstur á þjóðvegum í þéttbýli

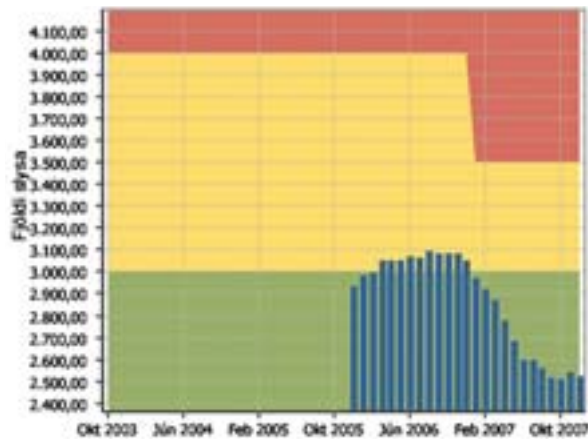
Mælt er hlutfall bíla sem aka meira en 10 km/klst. hraða umfram leyfilegan hámarks-hraða innanbæjar (á þjóðvegum í þéttbýli), skv. umferðargreinum Vegagerðarinnar og Reykjavík-urborgar. Árið 2007 var 32,80% bifreiða sem óku yfir þessum mörkum. Umferðarstofa setti sér markmið að hlutfall þessara bifreiða færi ekki yfir 34% og það stóðst.



# Verkefni og árangur

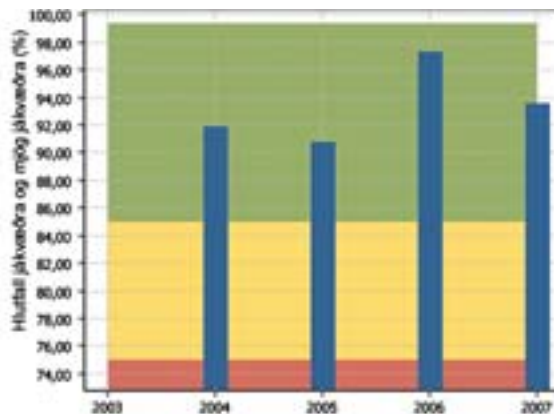
## S3.4. Fjöldi slysa á slæmum stöðum á vegakerfinu.

Heildarfjöldi slysa á slæmum stöðum á vegakerfinu m.t.t. slysa á hverjum stað, er mældur. Fundið er úr slysaskrá sam- anlagðan fjölda slysa á öllum þeim stöðum þar sem minnst 5 slys eiga sér stað á 12 mánaða tímabili. Á árinu setti Umferð- arstofa sér það markmið að heildarfjöldi slysanna færi ekki yfir 3.000 og var niðustaðan í lok árs 2.522 slys.



## S4.1. Þjónustukönnun

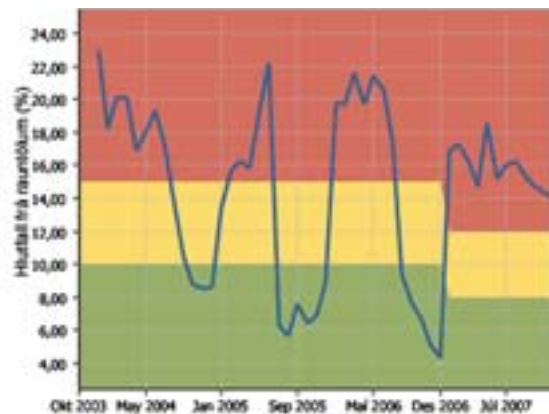
Árlega er gerð þjónustukönnun á meðal viðskiptavina Umferð- arstofu. Mælt er hlutfall við- skiptavina sem svara spurningum um þjónustu Umferðarstofu jákvætt eða mjög jákvætt. Árið 2007 var það hlutfall 93,56%.



## Fjármál

### F2.1. Frávik kostnaðaráætlunar frá rauntölum

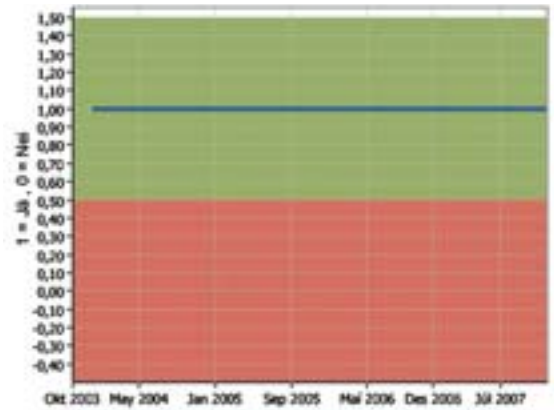
Áætlun borin saman við raun- tölur og frávik metin. Þeir kostnaðarliðir sem horft er til eru, laun og launatengd gjöld og annar kostnaður.



# Verkefni og árangur

## F3.1. Innan fjárheimilda

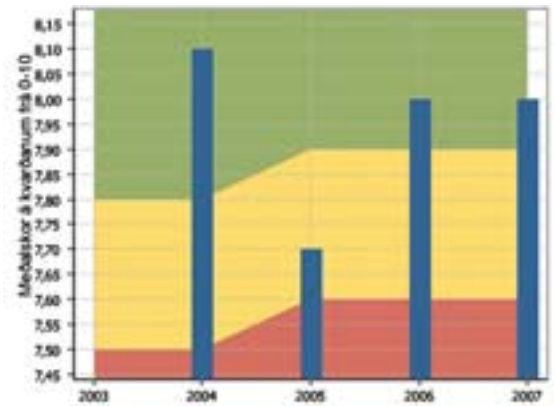
Staðfesting á því að Umferðarstofa haldi sig innan fjárheimilda.



## Innra ferli

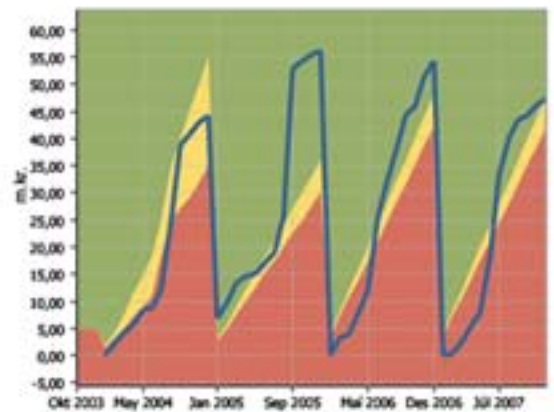
### I1.1. Viðhorfskönnun um gæði og virkni auglýsinga

Skoðað er hversu vel almenningur man eftir auglýsingum frá Umferðarstofu og skoðun þeirra á gæðum auglýsinganna. Capacent framkvæmir þessar skoðanakannanir fyrir Umferðarstofu eftir hverja auglýsingaherferð. Árið 2007 var meðalskorið 8,0 stig.



### I1.2. Fjárhæð auglýsingabirtinga

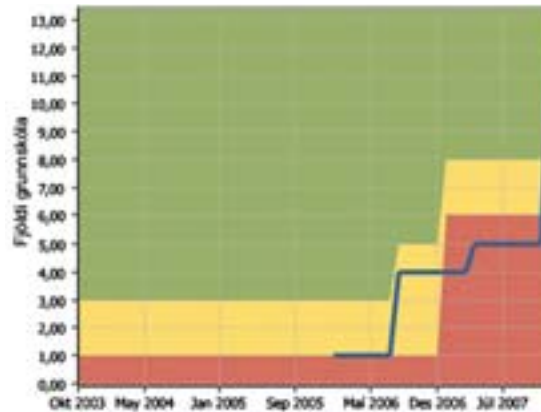
Sú fjárhæð sem fer í auglýsingabirtingar.



# Verkefni og árangur

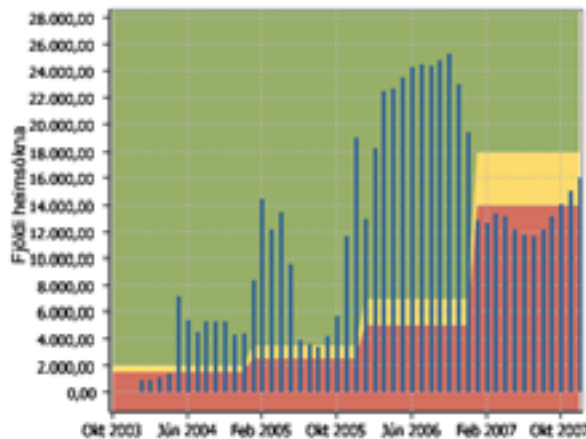
## 13.1. Fjöldi grunnskóla með markvissa umferðarfræðslu

Þessi mælikvarði segir til um fjölda grunnskóla sem fara í samstarf með Umferðarstofu og halda uppi markvissri umferðarfræðslu fyrir nemendur. Markmiðið var að í lok árs 2007 væru 8 grunnskóla komnir í samstarf. Það stóðst.



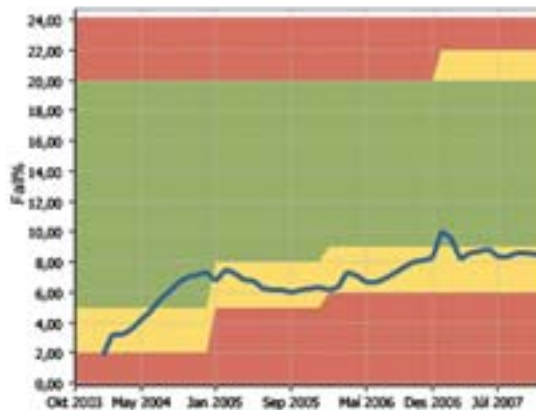
## 13.2. Heimsóknir á þær síður sem innihalda fræðsluefni

Fjöldi heimsókna á fræðslusíður (<http://www.us.is>) er mældur skv. teljara síðunnar. Árið 2006 fóru heimsóknir langt fram úr væntingum og var því ákveðið í janúar 2007 að herða markmiðin. Stefnt var að því að hafa uppsafnað meðaltal yfir 18.000 heimsóknir. Í lok árs 2007 var uppsafnað meðaltal 16.072 heimsóknir.



## 14.1. Fall prósentu á verklegum ökuþrófum

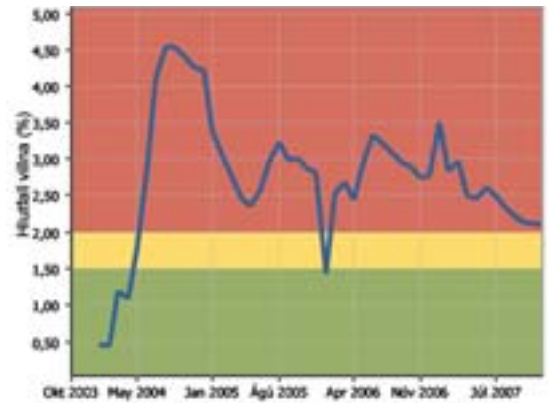
Fall á verklegum ökuþrófum (almennum) er mælt. Miðað við þau lönd sem við berum okkur saman við er eðlilegt að fall á þessum ökuþrófum sé hærra. Árið 2007 var fallið að meðaltali 8,50 en markmið ársins var 9-20%.



# Verkefni og árangur

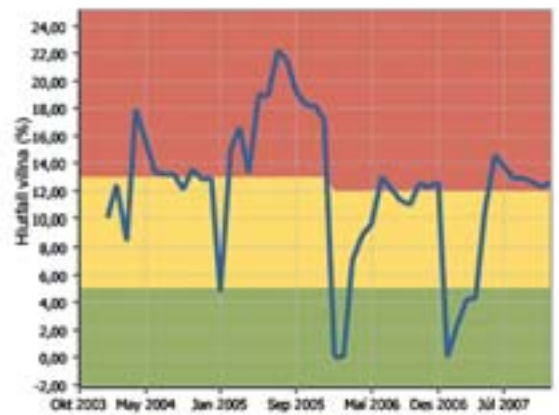
## 15.2. Hlutfall villna við eigendaskipti

Hlutfall villna við eigendaskipti var að meðaltali 2,11% á árinu, sem var hærra en markmið sem Umferðarstofa setti sér fyrir árið.



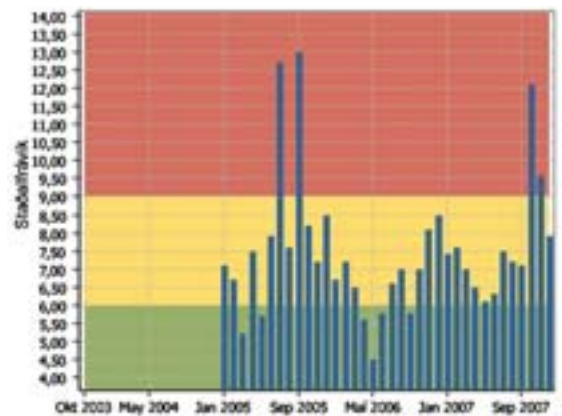
## 15.3. Hlutfall villna við nýskráningu hjá fulltrúum

Mælt er hlutfall villna við nýskráningu ökutækja sem fulltrúar Umferðarstofu framkvæma. Árið 2007 var villuhlutfallið yfir þeim markmiðið sem sett voru, eða 12,65%.



## 16.1. Dreifing frávika skoðunarmanna frá meðaltali skoðanna

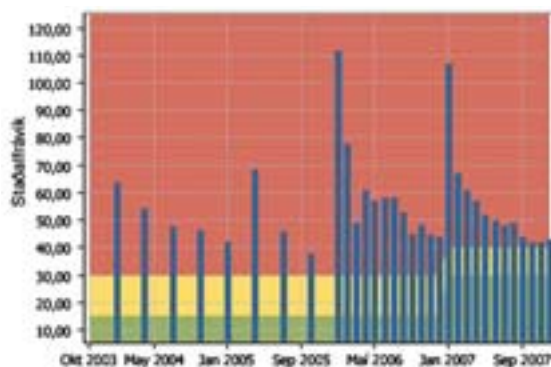
Mælikvarðinn lýsir því hversu margar aðfinnslur rúmast innan eins staðalfráviks frá meðaltali aðfinnsla per skoðun á ökutæki.



# Verkefni og árangur

## 16.2. Mismunur á niðurstöðu aðalskoðunar eftir því hvort eftirlitsmaður er á staðnum eða ekki

Dæmingarhlutfall segir til um hversu stórt hlutfall ökutækja sem fara í aðalskoðun fá dæmingu 2 (endurskoðun). Skoðaður er munurinn á dæmingarhlutfallinu þegar eftirlitsmaður er á staðnum og þegar hann er fjarverandi.



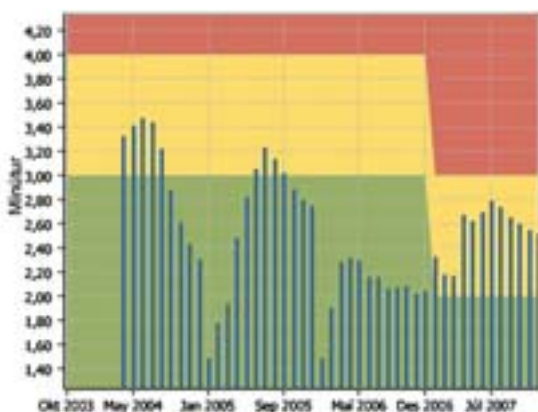
## 16.3. Villuhlutfall við innfærslu skoðana

Mælikvarði sýnir hlutfall þeirra villna sem skoðunarmenn gera við skoðanir ökutækja.



## 17.1. Meðal biðtími í afgreiðslu

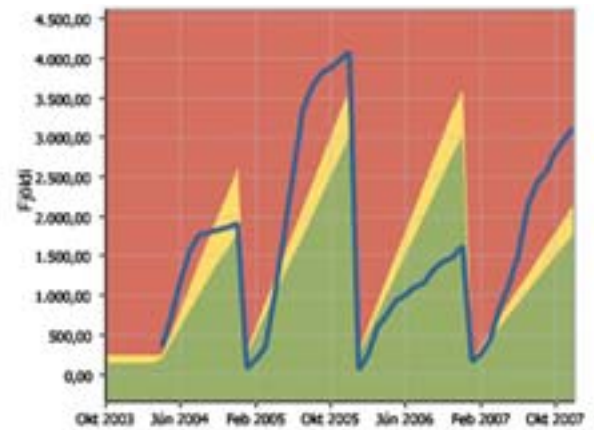
Biðtími viðskiptavina í þjónustuveri Umferðarstofu er mældur. Sett voru þau markmið að viðskiptavinir þurfi að meðaltali ekki að bíða lengur en í 2 mínútur eftir þjónustu. Árið 2007 var þessu markmiði ekki náð og var meðal biðtíminn 2,51 mínútur.



# Verkefni og árangur

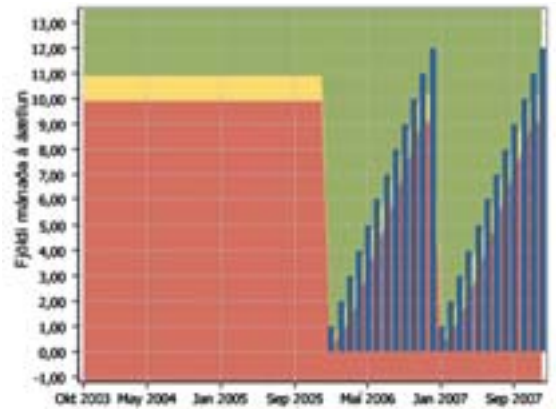
## 17.2. Fjöldi viðskiptavina sem bíða fram yfir 7 mínútur

Umferðarstofa setur sér það markmið að sem færstir viðskiptavinir bíði lengur en 7 mínútur eftir afgreiðslu í þjónustuveri stofnunarinnar. Árið 2007 náðum við ekki settum markmiðum.



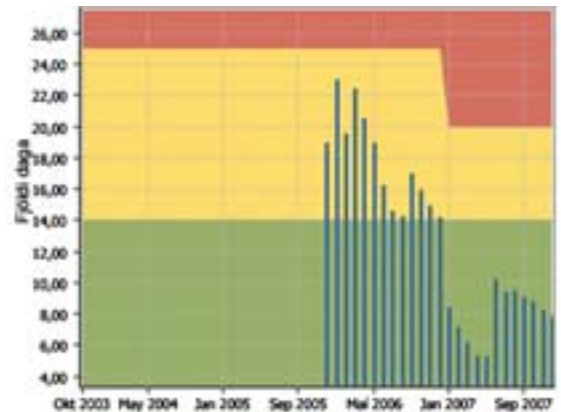
## 17.3. Vinnslutími slysaskráninga

Mælikvarðinn sýnir uppsafnaðann fjölda mánaða sem standast ekki tímamörk yfir árið en 20. hvers mánaðar á að vera búið að skrá þar síðasta mánuð í slysaskrá. Árið 2007 var slysaskráningin alltaf á áætlun.



## 18.4. Vinnslutími skýrsla í NorType

Mælikvarðinn sýnir fjölda daga að meðaltali sem tekur að vinna NorType skýrslur. Sett voru markmið að það tæki innan við 14 daga, settum markmiðum var ekki náð en endaði í 14,17 dögum.



# Verkefni og árangur

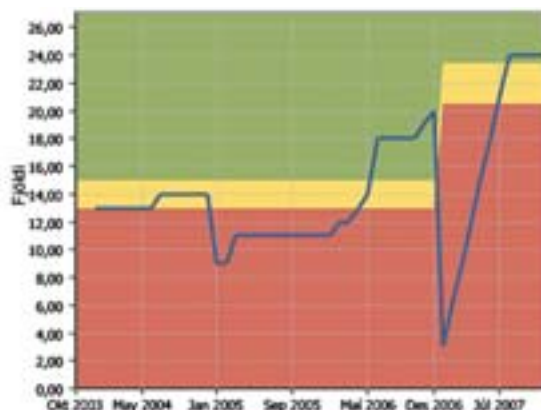
## 18.1. Hlutfall eigendaskipta í sjálfsafgreiðslu

Mælikvarði sýnir hlutfall eigendaskipta sem eru staðfest í gegnum vefinn af heildarfjölda eigendaskipta.



## 18.2. Fjöldi þjónustubátt í sjálfsafgreiðslu

Markmið Umferðarstofu er að sem flestir þjónustubættir verði aðgengilegir í sjálfsafgreiðslu. Árið 2007 var markmiðið sett í að koma 24 þjónustubáttum í sjálfsafgreiðslu, þeim markmiðum var náð en alls 24 þjónustubáttum var komið í sjálfsafgreiðslu.



## 18.3. Fjöldi heimsóknna á ytri vef us.is

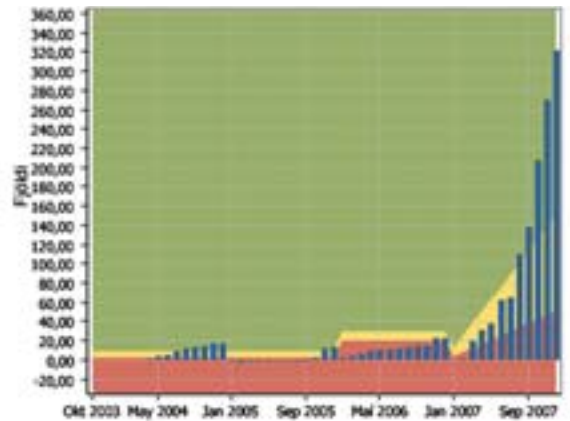
Fjöldi heimsóknna á vef Umferðarstofu (<http://www.us.is>) er mældur skv. teljara síðunnar. Á árinu fóru heimsóknir langt fram úr væntingum, enda margar nýjungar settar fram til að efla sjálfsafgreiðslu og auka gæði fræðsluefnis á síðunni. Í heildina heimsóttu 465.269 vefinn, en það eru um 38.772 heimsóknir á mánuði.



# Verkefni og árangur

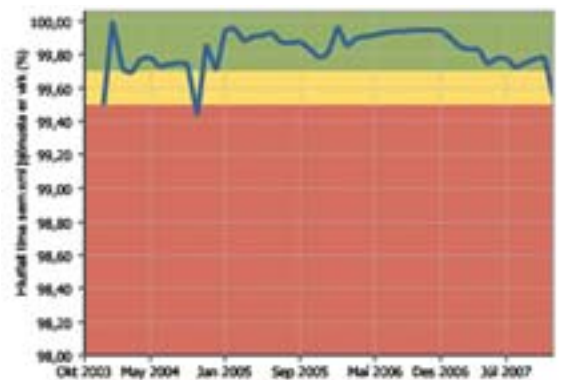
## I10.1. Fjöldi þjónustukvartana og ábendinga

Hér eru skoðaður sá fjöldi ábendinga til framfara sem starfsmenn koma á framfæri í gegnum ábendingakerfi Umferðarstofu og frá þeim fjölda er dreginn frá hversu margar þjónustukvartanir berast stofnuninni. Þetta er leið fyrir starfsmenn til að koma með lausnir og tillögur til að bæta starfseminu. Á árinu bárust alls 322 ábendingar.



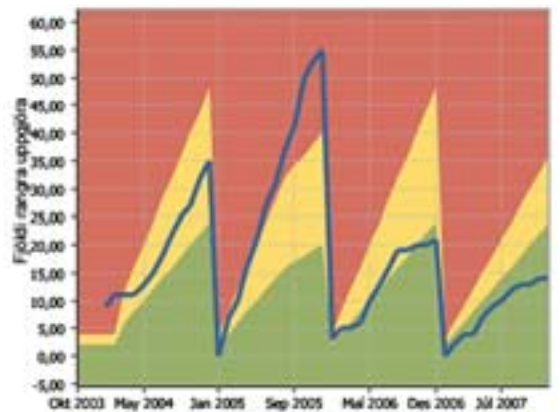
## I10.2. Uppitími xml þjónustu

Uppitími xml þjónustu er mældur sem % af tímafjölda í árinu. Mjög góður árangur náðist á árinu, en uppitíminn fór ekki niður fyrir sett markmið allt árið og endaði í 99,55%.



## I10.3. Röng uppgjör

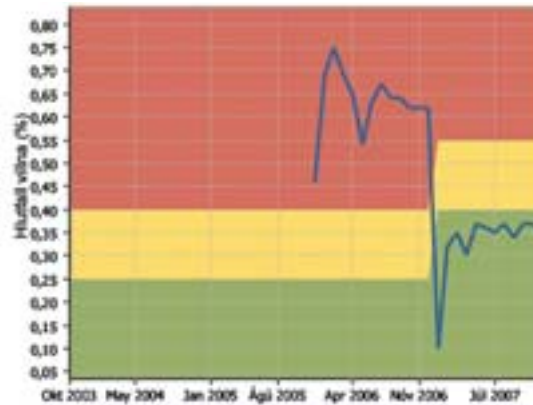
Fjöldi rangra sjóðsuppgjöra sem þjónustufulltrúar skila af sér til rekstrarsviðs er talinn. Markmiðið var sett við 24 uppgjör og náðist það markmið og voru 14 villur í heildina yfir árið.



# Verkefni og árangur

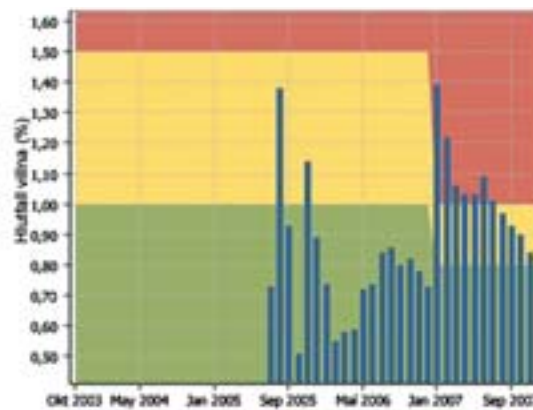
## 110.4. Hlutfall villna við plötupantana

Mælikvarðinn sýnir fjölda villna sem starfsmenn gera við pöntun númeraplatna á mánuði mælt sem hlutfall af heildarfjölda pantaðra númeraplatna. Hlutfall villna endaði í 0,62%.



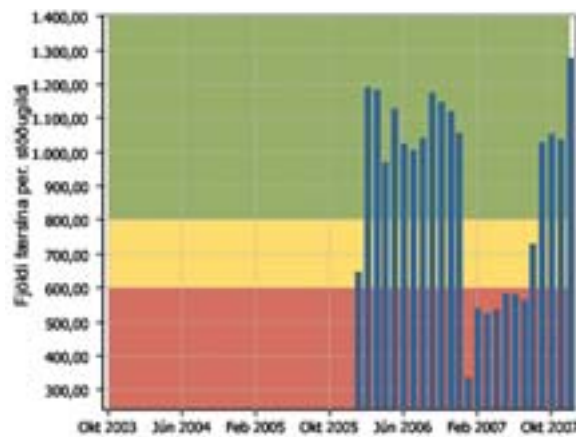
## 110.5. Villuhlutfall slysaskráninga

Mælikvarðinn sýnir hlutfall villna samkvæmt villutækki sem eru leiðréttar áður en skráningu er lokið.



## 110.6. Fjöldi skráðra færslna í NorType

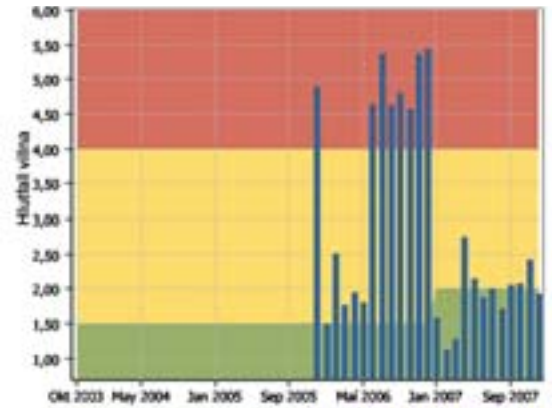
Mælikvarðinn sýnir fjölda skráðra færslna (varianta) í NorType per stöðugildi á hverjum tíma.



# Verkefni og árangur

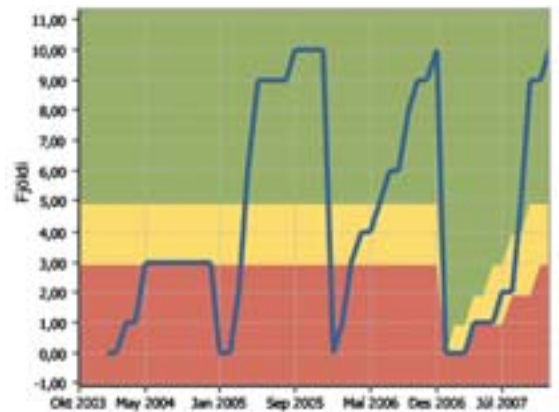
## I10.7. Hlutfall villna í NorType

Mælikvarðinn sýnir hlutfall villna í NorType grunnni (nr. 3 og 5). Markmið var sett á 2 villur og náðist það markmið, villuhlutfallið endaði í 1,93 villum.



## I10.1. Fjöldi nýrra þjónustubátta

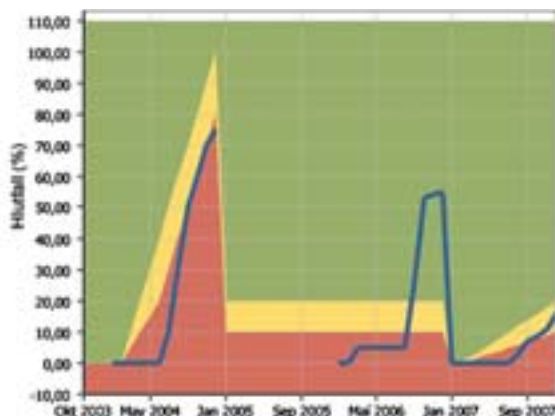
Umferðarstofa reynir sífellt að bæta og auka þjónustu sína. Árið 2007 var ætlunin að fjölga nýjum þjónustubáttum um 5 og var það markmið tvöfaldað í árslok, eða í heildina 10 nýir þjónustubættir.



## Starfsfólk og þróun

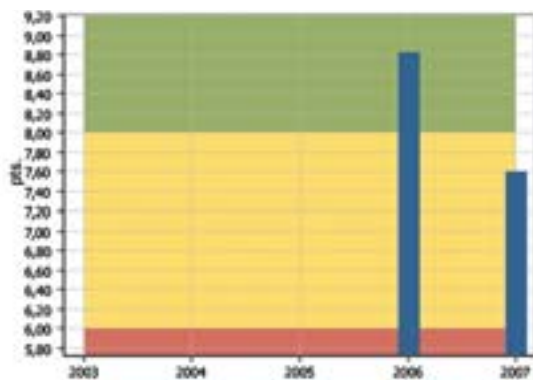
### Þ1.1. Fjöldi nýrra verkferla

Mælikvarðiinn sýnir fjölda nýrra verkferla. Umferðarstofa setti sér það markmið að á árinu 2007 yrðu 20 nýir verkferlar fyrir störf og starfshætti Umferðarstofu til, markmiðum var ekki náð en alls 16 nýir verkferlar voru búnir til.



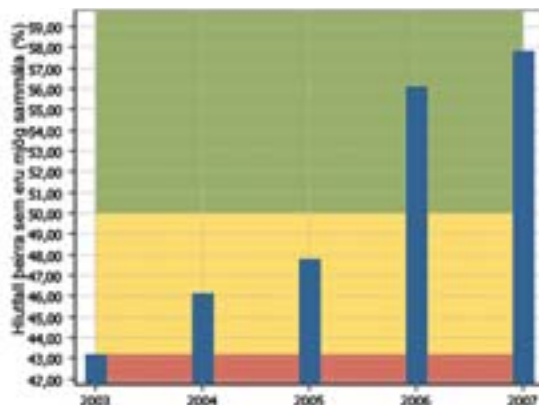
### Þ1.2. Niðurstöður úttekta

Árlega eru framkvæmd munnleg próf meðal starfsmanna á því sem tengist Umferðarstofu og störfum einstakra starfsmanna. Einkunnir eru gefnar á bilinu 0-10. Árið 2007 kom ágætlega út og var meðaleinkunn starfsmanna 7,60.



### Þ2.1. Vinnustaðgreining: Þjónustubættir

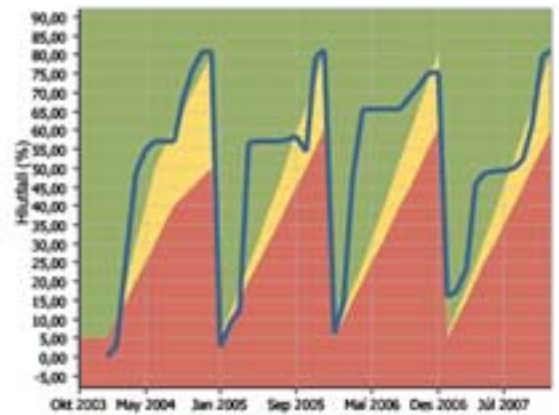
Vinnustaðgreining er gerð árlega á meðal starfsmanna Umferðarstofu. Hlutfall þeirra sem eru mjög sammála í þjónustuspurningum könnunarinnar er mælt en árið 2007 voru það 57,85%.



# Verkefni og árangur

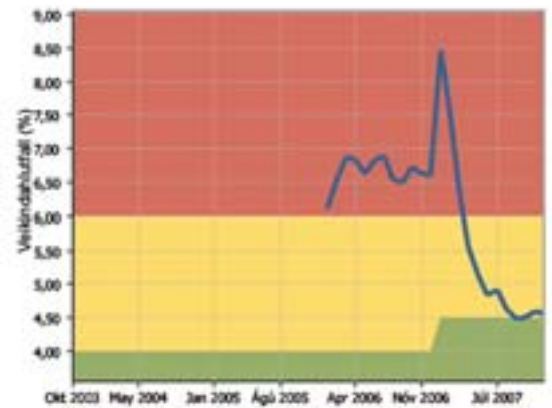
## Þ2.2. Hlutfall af starfsþróunaráætlun dekuð

Tímafjöldi og tegund námsskeiða sem hver starfsmaður þarf að sækja er ákvarðaður í ársbyrjun. Hversu margar klst. af námskeiðum starfsmenn sóttu miðað við hversu margar klst. þeir áttu að sækja skv. áætluninni, er svo reiknað. Árið 2007 var settu markmiði náð og voru 81,10% starfsmanna sem sóttu 20 klst. eða meira í starfsþróun á árinu.



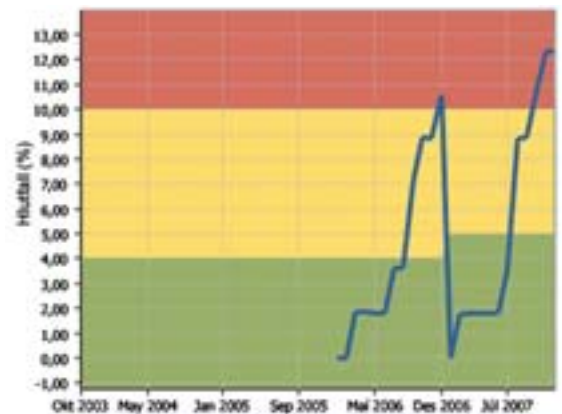
## Þ1.3. Veikindahlutfall starfsmanna

Veikindahlutfall starfsmanna Umferðarstofu er mælt mánaðarlega, bæði veikindi starfsmanna og veikindi vegna barna. Veikindahlutfallið endaði í 6,62% en sett markmið voru 4%.



## Þ2.4. Starfsmannavelta

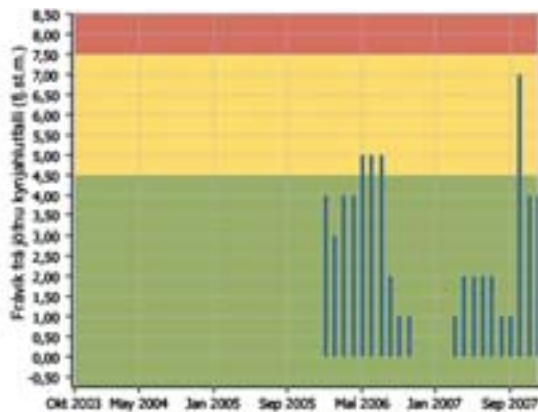
Mælikvarðinn sýnir hlutfall þeirra starfsmanna sem hætta störfum hjá Umferðarstofu.



# Verkefni og árangur

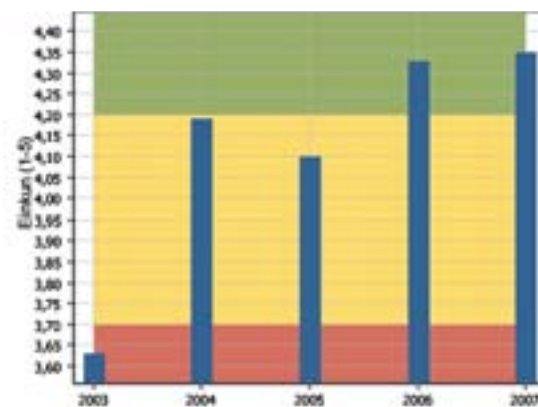
## Þ2.5. Jafnt kynjahlutfall

Umferðarstofa stefnir að því að viðhalda jöfnu kynjahlutfalli innan stofnunarinnar skv. jafnréttiráætlun Umferðarstofu. Markmiðið var að mismunurinn fari ekki yfir 5 starfsmenn, það tókst.



## Þ3.1. Vinnustaðgreining: Heildarmeðaltal

Vinnustaðgreining er gerð árlega á meðal starfsmanna Umferðarstofu. Heildarniðurstaðan er svo reiknuð út miðað við staðla Capacent, þar sem 4,20 er besta niðurstaðan. Árið 2007 kom Umferðarstofa sérlega vel út úr vinnustaðgreiningunni og var skorið hjá Umferðarstofu 4,35.



# Verkefni og árangur

## Aldin – nýjung í árangurstengingu launa

Í janúar 2007 kynnti Umferðarstofa nýtt kerfi, árangurstengt bónuskerfi sem hefur verið þróað innan fyrirtækisins. Kerfið þykir bæði nýstárlegt og marksækið stjórnunartæki.

### Mörkuð sú stefna að veita starfsmönnum árangurstengd laun

Árið 2003 hóf Umferðarstofa innleiðingu á Balanced Scorecard (BSC) og var mörkuð sú stefna að starfsmenn skyldu fá árlega árangurstengdan bónus. Árið 2005 greiddi Umferðarstofa starfsfólki sínu í fyrsta skipti bónus á grundvelli árangurs ársins 2004. Fyrstu tvö árin fengu starfsmenn bónus samkvæmt mati á árangri fyrirtækisins í heild. Hugmyndin að baki slíku launakerfi er að hægt sé að tryggja starfsmönnum umbun fyrir frammistöðu sem stuðlar að auknum árangri fyrirtækisins.

### Bónuskerfið þróað til betri vegar

Eftir tveggja ára góða reynslu af árangurstengdum launum vildu stjórnendur Umferðarstofu þróa kerfið enn frekar með það að markmiði að veita starfsmönnum m.a. betri sýn á eigin árangur og draga fram áhrif hvers og eins á heildarbónus og þ.m. árangur fyrirtækisins. Til varð nýtt árangurstengt launakerfi sem hlotið hefur nafnið Aldin. Í því kerfi reiknast bónusgreiðslur starfsmanna á þremur þáttum, sem eru mati á árangri starfsmannsins, þeirra hópa sem hann tilheyrir og heildarárangurs fyrirtækisins. Fyrirmyndir að þessu kerfi eru m.a. sóttar til Hilton hótélkeðjunnar, en í Aldin er áfram stuðst við hugmyndir Kaplans og Nortons, upphafsmanna BSC, um framkvæmd stefnumiðaðs árangursmats. Umferðarstofa hefur frá upphafði notað sértækan hugbúnað (QPR) til að halda utan um BSC og er sá hugbúnaður áfram notaður, en til viðbótar hefur Umferðarstofa látið hanna og forrita nýtt hugbúnaðarkerfi sem tryggir öllum starfsmönnum aðgang að vernduðu vefsvæði. Þar geta starfsmenn fylgst með bónusstöðu sinni á mjög auðveldan hátt og jafnframt séð strax hvaða áhrif það hefur á bónusinn þegar mælikvarði uppfærist.



### Hámarksbónus miðast við árangur hvers starfsmanns

Hámarksbónusar eru einstaklingsbundnir og sett hafa verið raunhæf einstaklingsbundin markmið sem miðast við getu viðkomandi starfsmanns. Sem dæmi má nefna að við mat á bónus til starfsmanns í þjónustuveri Umferðarstofu er metinn áreiðanleiki þjónustunnar, hraði hennar, virkni og gæði símsvörunar o.s.frv. Bónusgreiðslur starfsmanna rekstrarsviðs ráðast m.a. af því að fjárhagsáætlanir standist, nýsköpun, uppítíma tölvu-kerfa og að rekstur sé innan fjárheimilda.



# Verkefni og árangur

## Kemur betur út en hefðbundin launahækkun

Samkvæmt kjarasamningum var gert ráð fyrir 2,6% launahækkun starfsmanna í BHM og 2% hækkun starfsmanna í SFR. Forsvarsmenn Umferðarstofu óskuðu eftir því við starfsmenn að launahækkunum yrði ráðstafað inn í bónuskerfið og féllust starfsmenn allra stéttarféлага á það. Með því fyrirkomulagi er ekki aðeins verið að nota andvirði launahækkunarinnar í að efla árangur og framleiðni fyrirtækisins heldur kemur þetta fyrirkomulag betur út fyrir starfsmenn ef árangur verður meiri en meðaltalsárangur síðustu tveggja ára samkvæmt upplýsingum rekstrardeildar US.

## Umferðarstofa opnar útibú í Stykkishólmi

Þann 1. október opnaði Umferðarstofa útibú í Stykkishólmi. Um er að ræða þjónustuver sem mun sinna erindum og þjónustu í gegnum síma. Samið var við Flugstoðir ehf. um afnot af húsnæði fyrir starfseminu í gömlu flugstöðinni í bænum, en þar er einnig til húsa Rannsóknarnefnd sjóslýsa.

Starfsemin felur í sér almenna símaráðgjöf í tengslum við skráningu ökutækja, upplýsingaveitu varðandi ökutæki og umferðaröryggismál, ásamt allri almennri símsvörun fyrir Umferðarstofu. Eigendaskipti og afskráningar frá skoðunarstöðvum á landsbyggðinni eru færð í Stykkishólmi ásamt öðrum listavinnslum.

Í upphafi stóð til að ráða tvo starfsmenn og þá alfarið í símsvörun. Þegar störfín voru auglýst sóttu margir hæfir einstaklingar um og var því ákveðið að flytja þangað fleiri verkefni og fjölga störfum. Í dag starfa fjórir starfsmenn sem þjónustufulltrúar í Stykkishólmi.



## Áróðursherferðir

Á árinu 2007 fór Umferðarstofa í þrjár nýjar áróðursherferðir. Jafnframt voru tvær eldri áróðursherferðir endursýndar.

Fyrsta auglýsingaherferð fór af stað í mars í samstarfi við Vínbúðir og fékk heitið „Bara einn er einum of mikið“. Í lok júní var annarri auglýsingaherferð hleypt af stokkunum í samstarfi við Ferðamálastofu sem bar heitið „Náttúruperlur“ og á svipuðum tíma var ný auglýsingaherferð frumsýnd undir nafninu „Hraðinn drepur – Í ALVÖRUNNI“. Á árinu voru áróðursherferðirnar „30km“, sem var frumsýnd árið 2004 og „Notaðu bílbelti“ frá árinu 2006 endursýndar.



### 1. „Bara einn er einum of mikið“

Ætli einhverjum finnst í lagi að kennari, flugumferðarstjóri, tannlæknir eða kranastjóri neyti áfengis við vinnu sína með alla þá ábyrgð sem því fylgir? Án efa eru það fáir ef einhverjum sem finnst það í lagi. Þrátt fyrir það eru u.þ.b. 50 þúsund Íslendingar þeirrar skoðunar að það sé í lagi að fara út að keyra eftir að hafa neytt eins áfengs drykks skv. niðurstöðum rannsóknar sem Umferðarstofa hefur staðið fyrir. Í þessari auglýsingaherferð er verið að vekja öikumenn til umhugsunar um alvarleika þess að aka undir áhrifum áfengis – jafnvel þótt aðeins hafi verið dreypt á einu glasi. Það er undirstrikað að ábyrgðin getur verið síður minni að vera ökumaður en flugumsjónarmaður og það ættu öikumenn að hafa í huga þegar þeir velta því fyrir sér hvort það sé í lagi að stjórna ökutæki eftir neyslu áfengis.

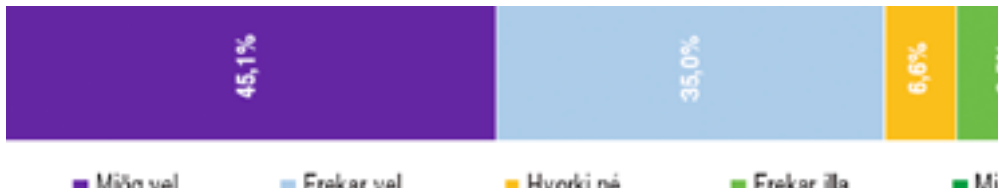
Auglýsingin var unnið í samstarfi við Vínbúðir en auglýsingastofan Hvíta húsið sá um hugmyndavinnu en Sagafilm annaðist framleiðslu. Framleiðslukostnaður var 8,4 milljónir kr. og birtingarkostnaður um 15,8 milljónir kr., samtals 24,2 milljónir kr. Vínbúðir greiddu helminginn af þeirri upphæð. Sjónvarpsauglýsingin var tilnefnd til ÍMARK verðlauna fyrir árið 2007 sem besta auglýsingin í flokki almannaheillauglýsinga. Jafnframt voru þrjár mismundandi útgáfur af prentefni tilnefndar til ÍMARK verðlauna í sama flokki.



Í viðhorfskönnun sem Umferðarstofa lét Capacent framkvæma kemur í ljós að aldursþópurinn 16-24 hafði séð auglýsinguna langoftast, en 70% aðspurðra höfðu séð hana oft eða stundum en í aldurshópnum 55-75 var hlutfallið 47%. Um 80% aðspurðra telja að boðskapur auglýsinganna komist vel til skila, sbr. mynd hér að neðan. Um 54% þeirra sem höfðu svarað því játandi að hafa ekið eftir neyslu áfengs drykkjar einu sinni eða oftár á síðastliðnum sex mánuðum, töldu að minni líkur á því að það endurtaki sig eftir að hafa séð auglýsingarnar. Þetta hlutfall fór í rúm 63% hjá þeim sem hafa ekið eftir að hafa drukkið fleiri en einn áfengan drykk einu sinni eða oftár á síðastliðnum sex mánuðum.



# Verkefni og árangur



Herferðin „Bara einn er einum of mikið“ fékk í heild sinni einkunina 7,3 en 8,2 er hæsta einkunn sem gefin hefur verið fyrir auglýsingaherferð í viðhorfskönnun hjá Capacent á Íslandi.

## 2. „Hraðinn drepur – Í alvörunni“

Auglýsingaherferðin „Hraðinn drepur - í alvörunni“ er að stærstum hluta teiknuð hreyfimynd sem telst nýbreytni við gerð auglýsingaherferða Umferðarstofu. Herferðinni er ætlað að vekja öikumenn til umhugsunar um ábyrgð sína í umferðinni þannig að þeir geri sér grein fyrir því að í raunveruleikanum er ekki hægt að hverfa frá misgjörðum sínum með því að ýta á „enter“ eða velja „replay“ til að byrja leikinn aftur fullfrískur og fjögur. Í umferðinni deyr fólk og slasast í alvörunni.

Auglýsingastofan Hvíta húsið annaðist hugmyndavinnu en gerð teiknimyndarinnar var í höndum „I love Dust“ fyrirtækisins í Bretlandi. Framleiðslukostnaður var 7,8 milljónir kr. og birtingarkostnaður var 11,5 milljónir kr., samtals rúmlega 19 milljónir kr. Sjónvarpsauglýsingin var tilnefnd til ÍMARK verðlauna fyrir árið 2007 sem besta auglýsingin í flokki almannaheillauglýsinga.

Í viðhorfskönnun sem Umferðarstofa lét Capacent framkvæma kemur í ljós að í aldurshópnum 16-24 ára, sem er sá hópur sem auglýsingin var helst ætluð, eru 60% aðspurðra sem höfðu séð auglýsinguna oft, en eingöngu 16% höfðu hana aldrei augum litið. Í aldurshópnum 55-75 ára var hlutfallið 17% sem höfðu séð hana oft. Það bendir til þess að birtingarplanið hafi heppnast mjög vel þar sem markmiðið var að höfða til unga fólksins, en ekki til þeirra sem eldri eru, enda eiga þau erfitt með að sjá sig í þeirri aðstöðu sem lýst er í auglýsingunni. Rúmlega 88% aðspurðra telja að boðskapur auglýsinganna komist vel til skila, sbr. mynd hér að neðan.

Rúmlega 58% þeirra sem höfðu verið stöðvuð af lögreglu fyrir of hraðan akstur undangengna 6 mánuði telja að áhrif auglýsingarinnar jákvæða og komi til með að draga úr hraðakstri.



Herferðin „Hraðinn drepur – Í alvörunni“ fékk í heild sinni einkunina 7,9 en 8,2 er hæsta einkunn sem gefin hefur verið fyrir auglýsingaherferð í viðhorfskönnun hjá Capacent á Íslandi.



# Verkefni og árangur



### 3. „Landið er fallegra á löglegum hraða“

Með þessari auglýsingaherferð voru landsmenn hvattir til að ferðast um landið og upplifa náttúru þess og fegurð. Jafnframt voru ökumenn minntir á það að fara með gát því landið er fallegra á löglegum hraða.

Þetta verkefni var unnið í samstarfi við Ferðamálastofu en auglýsingastofan Himinn og haf sá um hugmyndavinnu og hönnun auglýsinganna. Framleiðslukostnaður var 2,7 milljónir kr. og birtingarkostnaður var um 6,5 milljónir kr., samtals 9,2 milljónir kr. sem skiptist jafnt á milli Umferðarstofu og Ferðamálastofu.

Engin viðhorfskönnun var gerð á þessu verkefni.

### 4. Aðrar auglýsingar/verkefni



Auglýsingaherferðin „Notaðu bílbelti“ var endursýnd frá árinu 2006 en hún minnir ökumenn og farþega á nauðsyn þess að nota bílbelti. Sjónvarpsauglýsingin „30 km“ var einnig endursýnd en hún minnir ökumenn á að draga verulega úr hraða í íbúðahverfum og við skóla.

„Sektarkennd“ var birt í dagblöðum yfir sumarmánuðinu sem hluti af samvinnu samgönguráðuneytisins, Umferðarstofu, Vegagerðarinnar og Ríkislögreglustjóra í tengslum við umferðaröryggisáætlun stjórnvalda. Hún átti að minna ökumenn á aukið umferðarertirlit lögreglunnar á þjóðvegum landsins og var birt í forvarnaskyni til að stuðla að því að þeir sem brjóti af sér þurfi eingöngu að glíma við fjárhagslegt tjón, en sleppi við aðrar og alvarlegri afleiðingar.



# Verkefni og árangur

Auglýsingin „Framúr“ var birt bæði í íslenskum og erlendum dagblöðum og tímaritum. Á hún að minna á að framúrakstur getur verið hættulegur sé fyllstrar aðgæðslu ekki gætt.

## Umferðaröryggisáætlun

### Þátttaka í verkefnum tengdum umferðaröryggismálum

#### Umferðaröryggisáætlun

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 vorið 2007, en umferðaröryggisáætlun er hluti samgönguáætlunar.

Markmið stjórnvalda um aukið umferðaröryggi koma fram í umferðaröryggisáætlun, en stefnt er að því að árið 2016 verði fjöldi látinna í umferð á hverja 100.000 íbúa ekki meiri en það sem lægst gerist hjá öðrum þjóðum. Einnig að fjöldi látinna og alvarlegra slasaðra í umferð lækki að jafnaði um ekki minna en 5% á ári til ársins 2016.

Í umferðaröryggisáætlun samgönguáætlunar var jafnframt sett fram framkvæmdaáætlun um sérstakar aðgerðir sem eiga að leiða til fækkunar umferðarslysa og lækkunar kostnaðar samfélagsins af umferðarslysum. Aðgerðir sem teknar voru til sérstakrar skoðunar skiptast í eftirtalda flokka:

- ökumaður og farartæki,
- fræðsla og áróður,
- öruggari vegir og umhverfi þeirra,
- samstarf og þróun.

Umferðarstofa ásamt Vegagerðinni og Ríkislögreglustjóra bera hitann og þungann af framkvæmd verkefnanna í umferðaröryggisáætlun.

Við val á aðgerðum til aukins umferðaröryggis er byggt á áætlaðri arðsemi einstakra aðgerða. Gert er ráð fyrir 1.763 milljónum króna í útgjöld á sviði umferðaröryggismála á fjögurra ára tímabili sbr. meðfylgjandi þingsályktunartillögu:



# Verkefni og árangur

## Tekjur. Áætlun um fjáröflun.

| Verðlag fjárlaga 2007, millj. kr.           | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|------|------|------|------|
| Frá vegaáætlun                              | 261  | 364  | 333  | 325  |
| Umferðaröryggisgjald                        | 70   | 70   | 70   | 70   |
| Sérstök fjárveiting til umferðaröryggismála | 50   | 50   | 50   | 50   |
| Til ráðstöfunar alls:                       | 381  | 484  | 453  | 445  |

## Tafla 2. Gjöld. Rekstur og stofnkostnaður.

| Verðlag fjárlaga 2005, millj. kr. | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|-----------------------------------|------|------|------|------|
| Ökumaður og farartæki             | 86   | 116  | 95   | 95   |
| Áróður og fræðsla                 | 110  | 110  | 110  | 110  |
| Svartblettir, merkingar o.fl      | 175  | 248  | 238  | 230  |
| Samstarf og þróun                 | 10   | 10   | 10   | 10   |
| Samtals:                          | 381  | 484  | 453  | 445  |

Á árinu 2007 var 368 milljónum króna varið til eftirtalinnna verkefna á sviði umferðaröryggismála:

|  | Áætlun (Mkr) | Rauntölur  |
|--|--------------|------------|
| 2.3.2 Hraðakstur og bílbeltanotkun – eftirlit, áróður og fræðsla | 182          | 107*       |
| 2.3.3 Leiðbeinandi hraðamerkingar á þjóðvegum                    | 10           | 10         |
| 2.3.4 Eyðing svartbletta   | 86           | 120        |
| 2.3.5 Umhverfi vega  | 0,5          | 10         |
| 2.3.6 Ölvun/fíknefni við akstur – eftirlit, áróður og fræðsla    | 28           | 39         |
| 2.3.7 Umferðaröryggi í öryggisstjórnun fyrirtækja                | 0            | 2          |
| 2.3.8 Umferðaröryggi í námskrá grunnskóla og leikskóla           | 13           | 25         |
| 2.3.9 Ýmis fræðslu og áróðursverkefni                            | 19           | 16         |
| 2.3.10 Forvarnir erlendra ökumanna                               | 4            | 7          |
| 2.3.11 Takmörkun á lausagöngu búfjár                             | 21           | 35         |
| 2.3.12 Annað   | 4,5          | 10         |
| <b>Kostnaður alls</b>  | <b>368</b>   | <b>381</b> |

\* Umframgjöldin skýrast af ónýttum fjárheimildum frá árinu 2006

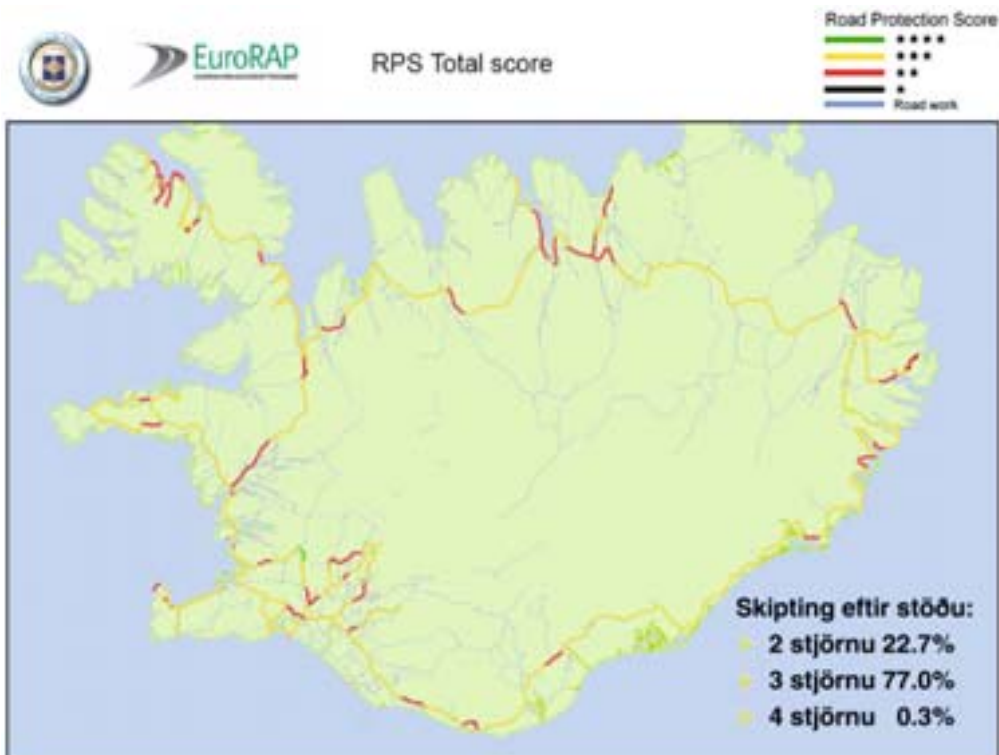
Gerð hefur verið grein fyrir sérhverju verkefni í skýrslu samgönguráðherra um stöðu umferðaröryggismála fyrir árið 2007, sem lögð hefur verið fyrir Alþingi.



# Verkefni og árangur

## EuroRap

EuroRAP eru samtök 25 bifreiðaeigendafélaga í jafnmörgum löndum Evrópu, stofnuð árið 2000 að frumkvæði FIA, alþjóðasamtaka bifreiðaeigendafélaga. Auk FIA eru 14 opinberar stofnanir nokkurra Evrópulanda, t.d. sænska Vegagerðin, stuðningsaðilar við EuroRAP. Þá eru Evrópusambandið, FIA Foundation, Toyota Motor Company og AA Trust í Bretlandi fjárhagslegir bakhjarlar. Hlutverk EuroRAP er að framkvæma gæðamat á vegum út frá slyasögu og mati á öryggi veganna samkvæmt stöðluðum aðferðum. EuroRAP er systurverkefni EuroNCAP, sem árekstrarprófar bíla og gefur stjórnur miðað við öryggi. Meginmarkmið beggja verkefnanna er að fækka verulega banaslysum og alvarlegum slysum í umferðinni. Félag íslenskra bifreiðaeigenda (FÍB) er aðili að EuroRAP og sér um framkvæmd þessarar úttektar á Íslandi, í samstarfi við Umferðarstofu og Vegagerðina.



Á þessari mynd sést heildarstjörnujöf allra þeirra vega sem skoðaðir voru

EuroRAP verkefnið felst í því að vegir eru skoðaðir með tilliti til öryggisþátta í hönnun þeirra. Sérbúnum skoðunarbíl er ekið um vegina og tæknibúnaður í honum, ásamt sjónrænni skoðun, safnar gögnum um vegina og umhverfi þeirra með tilliti til slyshættu fyrir vegfarendur. Úr þessum gögnum er síðan unnið áhættumat og áhættukort fyrir ákveðna vegi og vegarkafli. Áhættumatið verður síðan leiðbeinandi fyrir ökumenn, fyrir veghaldara og vegagerðarfólk um hvað skal gera til að draga úr slyshættu á vegunum og hvernig nýir vegir verði best úr garði gerðir til að slyshætta verði sem minnst. Gefnar eru stjórnur fyrir hvern vegarkafli frá einni stjörnu til fjögurra. Markmiðið er að fá sem flestar stjórnur.



## Verkefni og árangur

Verkefnið hófst með samningi FÍB og Umferðarstofu árið 2005, en Umferðarstofa fjármagnar útektirnar og FÍB annast framkvæmd þeirra. Í upphafi árs 2006 voru skoðaðir 175 km í forkönnun, með aðstoð frá Svíþjóð, þar sem skoðunarteymi frá verkfræðistofunni SWECO þjálfaði og prófaði tæki og gögn. Skýrsla eftir þá prófun var birt á miðju ári 2006.

Samtals hafa nú verið skoðaðir 2.450 km af íslenska vegakerfinu. Sú vinna var framkvæmd á árinu 2006 og lauk í september 2007. Niðurstöðurnar voru unnar í Svíþjóð og bárust þær í lok árs. Skýrsla er nú í vinnslu og verður birt fyrir vorið 2008. Í skýrslunni verða kort og töflur yfir þá vegi sem skoðaðir hafa verið. Bæði er heildarniðurstaða birt yfir landið, en einnig verða kort sem sýna hliðar vega, miðjuskiptingu og vegamót, ásamt öllum skráningum sem gerðar eru á vegunum. Töflurnar sýna einkunnargjöf allra veganna, ásamt stjórnugjöf.

Niðurstöðurnar sýna að margt þarf að gera til að bæta öryggi vega á Íslandi. Sérstaklega er áberandi hve mikið er um hátt fall er fram af vegunum í umhverfi vega hér á landi.

Í því sambandi má nefna, að meira en 5 metra hátt fall er fram af vegum á 720 km af hliðum vega þar sem skoðun hefur farið fram. Einnig vekur athygli hve mikið er jafnframt um góða kafla, sem fá 4 stjórnur vegna öryggissvæða við vegi. Í samanburði við önnur Evrópulönd með svipaða vegi, kemur skógleysið okkur til góða, en erlendis er trjágróður aðalástæða þess að einkunnargjöfin er lág á svæðum með miklu skóglendi í nánd við vegi.

Reynslan af EuroRAP verkefninu er talin góð og ætlunin er að halda þessu verkefni áfram. Á árinu 2008 er ætlunin að skoða amk. 1000 km til viðbótar. Þar með verður Ísland fyrsta Evrópulandið til að ljúka fyrstu yfirferð á vegakerfinu, sem ástæða er til að taka út. Þar er um að ræða nánast alla vegi sem eru með bundnu slitlagi og þar sem mesti umferðarpunginn er.



## Umferðarskólinn og fræðslumál

### Bóka – og hljóðbóka útgáfa

Í ár komu út tvær síðustu bækurnar í bókaflokknum Krakkarnir í Kátugötu eftir Sigrúnu Eddu Björnsdóttur. Bækurnar sem komu út í ár eru númer 7 og 8 og eru ætlaðar 6 ára börnum. Bók númer 8 barst börnunum u.þ.b. þegar skólarnir voru að hefjast og þar var rifjað upp námsefni fyrri bóka. Jean Posocco hannar útlit og myndir í bækurnar.

Þær sögur sem nú þegar hafa verið gefnar út hafa verið lesnar inn á hljóðdiska og fá börnin senda diska þegar þau eru fjögurra til sex ára. Það er höfundurinn sem les sögurnar. Einnig hefur eldra efni eftir lðunni Steinsdóttur, Guðrúnu Helgadóttur og Herdísí Egilsdóttur verið dreift til barnanna. Alls eru því hljóðdiskarnir þrír sem börnin fá; einn við fjögurra ára aldur, einn þegar þau eru sex ára og sá síðasti þegar þau eru sjö ára. Einnig fá nemendur skólans veggspjald þegar þau eru á 3 ára. Árið 2007 var einnig gefið út Umferðarspilið mitt og fá nemendur það sent um 6 ára aldur



# Verkefni og árangur

## Dreifing fræðsluefnis

Börn á aldrinum þriggja til sjö ára fá árlega nokkrar sendingar frá umferðarskólanum Ungir vegfarendur. Sendingar Umferðarstofu eru um 60 þúsund til yngstu vegfarendanna. Vinnustofan Bjarkarás sér um að pakka efni sem dreift er.

Sú nýbreytni var tekin upp á árinu að foreldrar/forráðamenn allra barna sem hófu skólagöngu um haustið fengu í ágúst sendan heim bæklinginn „Á leið í skólann“. Áður hafði svipuðum bæklingi verið dreift á fyrstu skóladögum sex ára barna.



## Samvinna við heilsugæslustöðvar

Heilsugæslustöðvar um land allt hafa um árabil dreift bæklingnum „Öryggi barna á þínum vegum“ til foreldra sem koma með börn sín til reglubundins eftirlits. Bæklingurinn var tekinn til endurskoðunar á árinu 2007 og gefinn út með nýju útliti árið 2008.

## Námskeið í umferðarfræðslu

Á árinu var haldið áfram með skipulagið sem tekið var upp árið á undan varðandi sumarskólann Ungir vegfarendur. Árið 2006 var tekin upp sú nýbreytni að heimsækja leikskóla og fræða elstu tvo árgangana um rétta hegðun í umferðinni og þær hættur sem þar geta leynst ungum börnum.

Með því að heimsækja leikskólana sjálfa náum við til um 85 - 90% af 5 og 6 ára börnum í þeim sveitarfélögum sem heimsótt eru. Á árinu voru leikskólar í eftirfarandi sveitarfélögum heimsóttir: Reykjavík, Kópavogi, Seltjarnarnesi, Mosfellsbæ, Garðabæ, Hafnarfirði, Álftanesi, Reykjanesbæ og Akureyri.

Á námskeiðunum er farið yfir þau atriði í umferðinni sem hættulegust eru þessum aldursflokkum. Börnin fá fræðslu um hjálmanotkun, hvernig best er að fara yfir götu, hvar öruggast er að sitja í bíl o.fl. Börnin fá síðan með sér poka heim þar sem í er fréttabréf til foreldra, mynd til að lita og hin sívinsæla „löggustjarna“.

Umferðarstofa fékk Felix Bergsson til að gera myndband sem heitir „Felix finnur dýrin“ og er það sýnt börnunum eftir að lögregla og leikskólakennarar hafa talað við þau.

## Könnun á öryggisbúnaði barna í bílum

Könnun var gerð á öryggi barna í bílum í aprílmánuði. Auk Umferðarstofu tók Slysavarnarfélagið Landsbjörg og Sjóvá - Forvarnahús þátt í könnuninni. Könnunin fer þannig fram að starfsmenn þessara stofnanna eru við leikskólana þegar komið er með börnin og aðbúnaður þeirra skráður. Könnunin er gerð í samstarfi við leikskólakennaranema við Kennaraháskóla Íslands og sjálfbóðaliða frá Slysavarnarfélaginu Landsbjörgu.



## Verkefni og árangur

Könnunin var gerð við 58 leikskóla víða um land með 1944 þátttakendum. Þegar skoðuð er þróun mála frá 1997 kemur í ljós að tilfellum þar sem engin búnaður er notaður hefur fækkað mikið, nánar tiltekið úr u.þ.b 32% í 4% í ár, sama talan fyrir árið 2006 var 3,2%. Færri eru þó nú í óviðunandi búnað þ.e. í engum eða aðeins með beltin. 2006 var sá hópur 14,9% en í ár 13,8%. Því reyndust 86,2% barna vera með réttan öryggisbúnað í bíl á leið til leikskóla þ.a., enn erum við að bæta okkur. Einnig kom fram að beltanotkun ökumannsins hafði áhrif á það hvort barnið var í verndarbúnaði. Börn þeirra ökumanna sem notuðu ekki bílbelti voru laus í um 16% tilfella en í 1,8% tilfella hjá þeim sem voru með belt. Þetta segir sína sögu um öryggisviðhorf þeirra fullorðnu.



### Samvinna Námsgagnastofnunnar, Umferðarstofu og Grundaskóla

Fræðslufulltrúar Umferðarstofu héldu áfram samstarfi við Grundaskóla og Námsgagnastofnun. Haldið var áfram að þróa Umferðarvefinn, [www.umferd.is](http://www.umferd.is) auk þess að undirbúningur fyrir nýtt námsefni fyrir miðstig og elsta stig grunnskóla hófst. Þá voru ýmsar kennsluhugmyndir skoðaðar og nýtt efni sett á vefinn [www.umferd.is](http://www.umferd.is).

### Fræðsluleikir

Umferðarstofa, Grundaskóli og Námsgagnastofnun létu búa til nýja fræðsluleiki fyrir [www.umferd.is](http://www.umferd.is). Leikurinn Umferðarmerkin var gefin út sumar 2007 og hófst þá vinna við leikinn Finndu rétta merkið. Sá leikur var að bestu búinn um áramót 2007/2008 þó hann hafi ekki verið settur fullunnin á vefinn í febrúar 2008.

### Tölvuleikurinn Krakkarnir í Kátugötu

Tölvuleikurinn Krakkarnir í Kátugötu nýtur mikilla vinsæla og þann mánuð sem flestir heimsóttu síðuna voru heimsóknirnar 9118.

### Jólagetraun

Öll börn í 1. – 5. bekk grunnskóla fá jólagetraun Umferðarstofu senda. Í flestum sveitarfélögum sjá lögreglumenn um að dreifa getrauninni í grunnskólana og færa síðan vinningshöfum glaðning á aðfangadag. Sigríður Ólafsdóttir hefur samið texta getraunarinnar s.l. 6 ár. Höfundur myndefnis árið 2006 var Jón Ágúst Pálmason.

### Starfshópur um umferðarfræðslu í skólum.

Í mars 2007 var starfshópur samgönguráðherra skipaður sem ætlað var að móta tillögur um útfærslu og tilhögun umferðarfræðslu í skólum landsins í samráði við hagsmunaaðila.

Í skipunarbréfi sagði orðrétt: „Í umferðaröryggisáætlun fyrir árin 2007-2010 sem er hluti af samgönguáætlun fyrir sama tímabil er sérstök áhersla lögð á mikilvægi fræðslu barna og ungmenna í forvörnum gegn umferðarslysum. Til að framfylgja þeim hugmyndum



# Verkefni og árangur

sem þar koma fram hefur samgönguráðherra, Sturla Böðvarsson, ákveðið að fela starfshópi á vegum ráðuneytisins að móta tillögur um útfærslu og tilhögun umferðarfræðslu í skólum landsins í samráði við hagsmunaaðila.“

Kristín Björg Þorsteinsdóttir var skipuð fulltrúi Umferðarstofu í starfshópnum. Karin Erna Elmarsdóttir sótti fundi starfshópsins frá 11. september og tók sæti Kristínar Bjargar Þorsteinsdóttur í starfshópnum þann 12. febrúar 2008.

Fyrsti fundur starfshópsins var haldinn 16. mars 2007 og hafa fundir verið reglulega síðan, auk þess sem umtalsverð gagnaöflun fór fram milli funda.

## Göngum í skólann

Umferðarstofa tók þátt í verkefninu Göngum í skólann í október, ásamt öðrum stofnunum og félagasamtökum. Áframhaldandi samstarf verður í sambandi við það verkefni á næsta ári.

## Könnun um viðhorf leikskóla

Haustið 2007 var send út rafræn könnun til allra leikskóla á Íslandi. Þessi könnun var gerð til að þess að fá viðhorf leikskólanna til umferðarfræðslu er og hvernig námefni í umferðarfræðslu þeir vilja fá. Svör frá 109 leikskólum bárust eða 44% af leikskólum á Íslandi. Helstu niðurstöðurnar voru að af þeim 109 leikskólum sem svöruðu könnuninni þá telja 98% þeirra að umferðarfræðsla í leikskólum sé mjög mikilvæg eða mikilvæg. Svipaðar tölur komu upp þegar við spurðum um mikilvægi þess fyrir leikskólanna að námefni í umferðarfræðslu en 96 þeirra töldu það mjög mikilvægt eða mikilvægt.

Þegar spurt var hvernig námsefni leikskólarnir vildu fá þ.e.a.s. á hvaða form á námsefni, voru margir valkostir í boði auk þess sem leikskólarnir gátu komið með nýjar hugmyndir. Þær hugmyndir sem hlutu hvað best brautargengi voru að fá sögu með myndum og umræðupunktum, brúðu sem fylgdi sögunni og umferðar-söngvar. Næstu skref Umferðarstofu er að búa til námsefni og prufukeyra það í nokkrum leikskólum áður en til framleiðslu kemur.

## Dreifing

Fræðslufulltrúar hafa séð um að dreifa miklu efni fyrir hönd Umferðarstofu, eins og veggspjöldum, bæklingum og bréfum, bæði í tengslum við sérstök átök og sem einnig því efni sem einstaklingar, hópar, stofnanir og fyrirtæki biðja um.



# Verkefni og árangur

## Bæklingar 2007

Gefnir voru út fimm bæklingar á árinu. Það er í samræmi við þá stefnu að leggja ekki eingöngu áherslu á auglýsingar um afmörkuð svið, heldur að vekja einnig athygli á bæklingum þar sem meiri fræðsla er tiltæk. Umfjöllunarefni bæklinga ársins voru: **Á leið í skólann** fyrir sex ára börn sem hófu skólagöngu, **Ökunám, ökuskírteini og ökuþróf**, sem beint er að þeim ungmönnum sem komin eru á aldur til að huga að því. Þá má nefna **Syfju og akstur**, sem er mikilvægt umfjöllunarefni, **Eldri ökumenn í umferðinni** sem hefur sífellt ríkari þarfir í för með sér og loks um **Ölvunarakstur**, sem er stöðugt stórt og alvarlegt vandamál. Samtals hefur Umferðarstofa átta bæklinga til dreifingar (sjá <http://us.is/id/4410>), en auk þeirra fimm sem fyrr voru nefndir er bæklingurinn **Reiðhjól og hálmar, Bifhjól og Öryggi barna í bíl**.

## Fræðslumyndir fyrir ökumenn

Lengi hefur verið mikil þörf fyrir fjölbreyttar og aðgengilegar fræðslumyndir fyrir ökumenn á öllum aldri. Á árinu voru framleiddar 24 slíkar myndir um ýmis viðfangsefni úr umferðinni. Um er að ræða fræðslu um akstur bíla, bifhjóla og reiðhjóla. Meðal annars er fjallað um akstur í hringtorgum og á mislægum gatnamótum, sem valdið hafa mörgum eldri ökumönnum verulegum vandkvæðum. Þessar myndir eru frá 30 sekúndum upp í tvær mínútur. Handrit voru unnin í samstarfi starfsmanna Umferðarstofu, ökukennara og bifhjólamanna. Einar Magnús Magnússon annaðist leikstjórn og Prófilm sá um framleiðslu. Sjónvarpið, Stöð2 og Skjár1 hafa góðfúslega ákveðið að sýna myndirnar á milli dagskrárliða. Einnig hefur ökuskólum og fleiri aðilum verið boðnar myndirnar til sýninga.

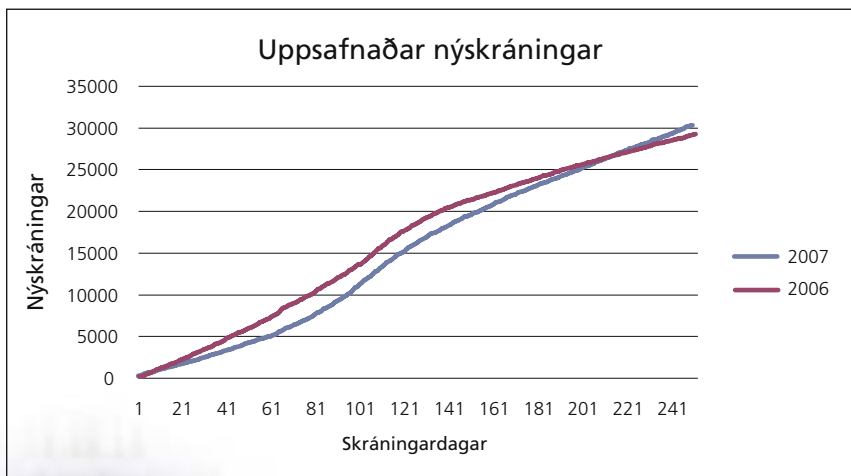


## Ökutækjaskráningar

### Tölfræðiupplýsingar

Við lok ársins voru 293.299 (207.513 fólksbifreiðar) ökutæki á skrá sem er aukning um rúmlega 20.000 ökutæki (10.000 fólksbifreiðar) frá árinu áður. Á árinu 2007 voru nýskráð 30.041 ökutæki sem skiptust í 25.852 ný og 4.189 notuð. Af þeim voru 18.517 skráningar á fólksbílum, 15.937 nýir og 2.580 notaðir. Meðalaldur fólksbifreiða er í dag 9,1 ár meðan hann er 9,6 fyrir aðrar bifreiðir (sendi-, hóp- og vörubifreiðir).

Greitt var fyrir 105.545 eigendaskipti miðað við 100.370 í árið áður. Afskráð ökutæki voru 9.476 miðað við 11.249 í árið áður. Af einstökum tegundum fólksbifreiða á skrá í lok árs þá voru flestar af tegundinni Toyota eða 42.711. Næstflestar fólksbifreiðar voru af tegundinni Volkswagen eða 16.375 og þar á eftir kom Nissan með 13.952 ökutæki.



# Verkefni og árangur

Framkvæmdar voru 124.252 aðalskoðanir miðað við 127.493 árið áður. Af þeim stóðust 24,1% ekki skoðun og átta að koma í endurskoðun eða voru settir í akstursbann.

## Breytingar á fastnúmerum

Frá árinu 1970 hefur öllum skráningarskyldum ökutækjum hér á landi verið úthlutað svonefnt fastnúmer við forskráningu. Fyrirkomulagið á fastnúmerunum hefur verið með þeim hætti að fyrst koma tveir bókstafir og síðan þrjú tölustafir (AB 123). Þetta fyrirkomulag bauð upp á útgáfu rúmlega hálftrar milljóna númera. Um mitt ár 2007 var svo komið að þessi pottur var að verða uppurinn og varð því að gera breytingar á númerakerfinu. Með því að bæta bókstöfum við tölustafina í þriðja dálk númersins (AB C12) er mögulegur númerafjöldi stækkaður upp í rúmar tvær milljónir númera. Gert er ráð fyrir því að með þessu breytta fyrirkomulagi sé hægt að gefa út fastnúmer næstu 50 árin. Fyrsta fastnúmerið með bókstaf í þriðja dálki var skráð þann 25. júní 2007.

## Ökunám, ökukennsla og ökuþróf

### Ökunám

26. mars voru gerðar breytingar á reglugerð um ökuskráningu í þá veru að ökunemar sem hefja áttu ökunám frá og með ársbyrjun 2008 áttu að fá sérhæfða kennslu í ökugerði. Þetta hafði verið kappsmál fagaðila í áratugi. Gildistöku þessa ákvæðis varð síðan að fresta í ljósi þess að ekkert ökugerði var tilbúið í lok árs.

27. apríl tóku gildi breytingar á umferðarlögum sem samþykktar voru á alþingi 17. mars. Stór hluti breytinganna tók mið af því að leggja áherslu á fylgni við umferðarlög og reglur, sérstaklega í upphafi ökuferils. Þessi atriði sérstaklega snerta nýliða:

- Gildistími bráðabirgðaskírteinis var lengdur úr tveimur árum í þrjú.
- Við endurnýjun bráðabirgðaskírteinis þarf því aðeins að fara í akstursmat ef umsækjandi uppfyllir skilyrði um punktaleysi síðustu 12 mánuði.
- Lögreglustjóri skal banna byrjanda, sem hefur fengið bráðabirgðaskírteini í fyrsta sinn, að aka hafi hann fengið fjóra punkta samkvæmt punktakerfi vegna umferðarlagabrota. Akstursbanni skal eingöngu beitt einu sinni á gildistíma bráðabirgðaskírteinis. Með akstursbanni eru afturkölluð ökuréttindin sem bráðabirgðaskírteinið veitir.
- Akstursbannið gildir þar til byrjandinn hefur sótt sérstakt námskeið og staðist ökuþróf að nýju. Akstursbannið er þannig ekki skilyrt í tíma, heldur segir til um kröfur sem hinn brotlegi þarf að fullnægja, þátttaka á sérstöku námskeiði og standast ökuþróf að nýju.
- Byrjandi sem sviptur hefur verið ökurétti þarf einnig að fara á sérstakt námskeið og endurtaka ökuþróf að nýju. Skiptir engu hve löng eða stutt sviptingin er. Reglan um það að eingöngu þurfi að endurtaka ökuþróf þegar sviptingatími er lengri en 12 mánuðir á þannig ekki við um handhafa bráðabirgðaskírteinis lengur.
- Ökumaður á bráðabirgðaskírteini sem fær akstursbann eða sviptingu þarf aðeins að sækja sérstakt námskeið einu sinni.



## Verkefni og árangur

- Litið er svo á, að hluti af upphaflegu ökunámi hafi ekki náð eyrum þess brotlega, þ.e. skilað tilætluðum árangri og verði hann því að endurtaka hluta af því á ný.
- Þrjú sérstök námskeið, samkvæmt námskrá sem samgönguráðherra hafði staðfest á árinu, voru haldin seinni hluta ársins og sóttu 22 einstaklingar þau.

Samgönguráðuneytið, Umferðarstofa og Ökukennarafélag Íslands stóðu að málþingi um ökunám á Íslandi. Málþingið fór fram 8. maí og fluttu þar m.a. erindi fulltrúar norskra stjórnvalda og norska ökukennarafélagsins.

Nám til ökukennararéttinda, sem fer fram innan Kennaraháskóla Íslands samkvæmt samningi við Umferðarstofu, var auglýst í mars mánuði. Ákveðið var í lok umsóknarfrests að fresta upphafi væntanlegs náms til ársins 2008 í ljósi þess hve fáir sóttu um. Í júní mánuði útskrifaðist 21 nýr ökukennari með réttindi til bifhjólakennslu á grundvelli nýrrar námskrár sem samgönguráðherra staðfesti fyrr á árinu. Nám þeirra fór fram að hluta hér á landi og að hluta í Danmörku 2. – 9. júní. Þessi viðbót í raðir ökukennara sem sinna bifhjólakennslu kemur sér mjög vel í ljósi þess hve mikil aukning hefur orðið í fjölda þeirra sem bæta við sig bifhjólaréttindum í landinu síðustu árin.

Á árinu var áfram unnið að undirbúningi á töku skriflegra prófa í tölvu en breytingunni var ekki komið á m.a. vegna skoðanaskipta Umferðarstofu og Ökukennarafélags Íslands um framkvæmdina sem átti eftir að vinna úr.

Umferðarstofa stóð á þessu ári fyrir árlegum samráðsfundi stjórnvaldsaðila á Norðurlöndunum um málefni ökunáms og ökuþrófa. Fundurinn var haldinn í lok september og sóttu hann fulltrúar frá öllum Norðurlöndunum.



### Ökukennsla

Árið 2007 störfuðu rúmlega 30 ökuskólar á landinu. Tveir þessara skóla voru með sérstök námskeið vegna akstursbanns sbr. hér að ofan. Rúmlega 190 ökukennarar skiluðu nemendum til prófs á árinu.

### Ökuþróf

5.710 einstaklingar luku prófi til almennra ökuréttinda á árinu. Hér er bæði um að ræða nýliða í umferð sem og einstaklinga sem þurftu að endurtaka ökuþróf vegna sviptingar og skipta úr erlendu ökuskipti í íslenskt.



# Verkefni og árangur

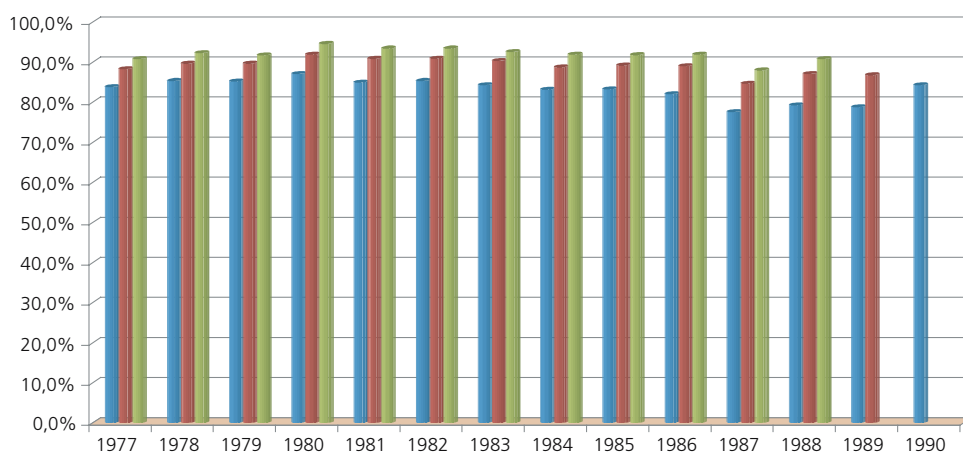
## Almenn ökuréttindi: fjöldi verklegra prófa sem staðin eru:

|          | 1998  | 1999  | 2000  | 2001  | 2002  | 2003  | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Bífreidd | 4.665 | 4.872 | 4.642 | 4.448 | 4.253 | 4.214 | 4.266 | 4.847 | 4.996 | 5.710 |

Hlutfall nemenda sem stóðst ekki verklegt ökuþróf til almennra ökuréttinda á árinu var rúmlega 8%. 10.512 skrifleg próf voru lögð fyrir til almennra ökuréttinda og var fallprósenta á þeim tæplega 45% í heild.

Á eftirfarandi súluriti má sjá hlutfallslegan fjölda í árgangi sem búinn er að taka próf fyrstu árin eftir 17 ára afmælisdaginn. Athyglisvert er að sjá hve hátt hlutfallið er, en 19 ára eru um 90 % komin með almenn ökuréttindi. Þetta hlutfall er með því hæsta sem þekktist í Evrópu.

Hlutfall af árgangi sem tekur próf til B réttinda



Á árinu 2007 virðist sem sókn í nám til aukinna ökuréttinda sé aftur komið í svipað horf og 2003 og sveifla í aðsókn sem tengja mátti breytingum á náminu sem tóku gildi 2005, að jafnast út.

## Aukin ökuréttindi: fjöldi verklegra prófa sem staðin eru:

| 1998                      | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2006 |
|---------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Vörubífreidd              | 477  | 439  | 535  | 603  | 567  | 579  | 997  | 768  | 486  | 531  |
| Hópbífreidd               | 343  | 379  | 400  | 404  | 412  | 368  | 678  | 579  | 216  | 241  |
| Eftirvagn C/D             | 289  | 302  | 313  | 381  | 417  | 424  | 661  | 659  | 393  | 444  |
| Leigubífreidd             | 369  | 389  | 474  | 451  | 476  | 378  | 685  | 526  | 259  | 272  |
| Lítil vöru- hópbífreidd   |      |      |      |      |      |      |      |      | 24   | 37   |
| Lítil hópbífr. Farþegafl. |      |      |      |      |      |      |      |      | 17   | 14   |
| Eftirvagn C1/D1           |      |      |      |      |      |      |      |      | 14   | 14   |



## Verkefni og árangur

Hin mikla aukning í öflun bifhjólarréttinda sem verið hefur undanfarin ár heldur áfram. 1.292 einstaklingar luku prófi til bifhjólarréttinda 2007. Svipuð aukning á sér stað í fjölda þeirra unglunga sem ljúka prófi til að aka léttu bifhjóli. 1997 voru réttindi til að aka með stóra eftirvagna gerð að sérstökum réttindaflokki. Það er fyrst núna síðustu tvö árin sem við sjáum merki þess að einstaklingar bæti við sig þessum réttindum. Hér er um að ræða þungar kerrur sem fæstir unglingar hafa þörf fyrir að draga.

| <b>Fjöldi verklegra prófa sem staðin eru:</b> |      |      |      |      |      |      |      |      |       |       |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|
|   | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006  | 2007  |
| Bifhjól                                       | 206  | 243  | 241  | 258  | 247  | 313  | 438  | 724  | 1.064 | 1.292 |
| Létt bifhjól                                  | 83   | 77   | 59   | 70   | 65   | 51   | 54   | 56   | 92    | 107   |
| Dráttarvél                                    | 3    | 6    | 4    | 5    | 8    | 13   | 4    | 9    | 2     | 7     |
| Eftivagn B                                    | 1    | 3    | 4    | 4    | 4    | 7    | 8    | 7    | 37    | 63    |

Spölur hf. býður öllum ökunemum sem eru í námi til almennra ökuréttinda eina ókeypis ferð fram og aftur um Hvalfjarðargöng. Þetta fyrirkomulag hefur verið við lýði síðan í ágúst 2000 og stuðlar með jákvæðum hætti að því að ökunemar fá að reyna akstur við fjölbreyttar aðstæður. Um leið og allir sem vilja fá eigin reynslu í akstri um þetta sérstaka umferðarmannvirki og um leið þjóðvegaakstri, fá namar á höfuðborgarsvæðinu tækifæri til að kynnst akstri í dreifbýli og namar með búsetu fjarri borginni tækifæri til að kynnst akstri í borgarumhverfi.

| <b>Akstur ökunema um Hvalfjarðargöng</b> |      |       |       |       |       |       |       |       |
|--|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|  | 2000 | 2001  | 2002  | 2003  | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  |
| janúar                                   |      | 157   | 79    | 65    | 72    | 71    | 96    | 91    |
| febrúar                                  |      | 87    | 101   | 74    | 97    | 101   | 105   | 113   |
| mars                                     |      | 106   | 86    | 101   | 121   | 89    | 99    | 160   |
| apríl                                    |      | 107   | 71    | 79    | 101   | 104   | 72    | 143   |
| maí                                      |      | 128   | 98    | 105   | 95    | 118   | 125   | 108   |
| júní                                     |      | 102   | 107   | 104   | 79    | 120   | 111   | 102   |
| júlí                                     |      | 139   | 152   | 109   | 132   | 108   | 125   | 136   |
| ágúst                                    | 146  | 99    | 108   | 107   | 105   | 116   | 86    | 92    |
| september                                | 139  | 104   | 175   | 110   | 125   | 89    | 84    | 119   |
| október                                  | 118  | 64    | 117   | 70    | 99    | 86    | 106   | 132   |
| nóvember                                 | 121  | 65    | 111   | 93    | 82    | 90    | 85    | 118   |
| desember                                 | 77   | 37    | 61    | 47    | 74    | 67    | 56    | 66    |
| Samtals                                  | 601  | 1.195 | 1.266 | 1.064 | 1.182 | 1.159 | 1.150 | 1.380 |



## Slysaskráning

Hjá Umferðarstofu fer fram skráning á umferðarslysum. Frumgögnin berast Umferðarstofu frá lögreglunni og því skráir Umferðarstofa einungis þau slys sem gerð er lögregluskýrsla um. Hins vegar má segja að langflest slys þar sem meiðsli verða á fólki séu skráð af lögreglunni og berast því slysaskráningu Umferðarstofu.

Fyrir nokkrum árum var slysaskráningin langt á eftir rauntíma, þ.e. verið var að skrá nokkurra ára gamlar skýrslur hverju sinni. Á síðustu árum hefur Umferðarstofa hins vegar lagt mikið kapp á að koma skráningunni í rauntíma og nú er svo komið að það hefur tekist. Í dag er það þannig að 15. hvers mánaðar fær Umferðarstofa send gögn fyrir mánuðinn þar á undan (0,5 – 1,5 mánaðar gömul gögn). Fimm dögum seinna, eða 20. hvers mánaðar hefst skráning gagnanna og fyrri mánuði er lokið. Nú er þessi dagur, 20. hvers mánaðar, orðinn viðmiðunardagsetning fyrir árangursmælikvarða í Stefnumiðu uðu árangursmati (BSC) og er hann því sá dagur sem næstsíðasta mánuði skal lokið.

Hvað varðar slysatölfræði þá má segja að árið 2007 hafi í flesta staði verið slæmt. Ljósi punkturinn er sá að einungis 15 manns létust í umferðinni og hafa þeir ekki verið jafnfáir síðan árið 1997. Er þetta fækkun um meira en helming milli ára. Aðrar tölur eru ekki jafngóðar. Alvarlega slösuðum fjölgar úr 153 í 195 eða um rúm 27% milli ára. Svipaða sögu er að segja af lítið slösuðum; þeim fjölgar úr 1174 í 1463 eða um tæp 25% milli ára. Árið 2006 fjölgaði slösuðum frá árinu 2005 um 31% og má því sjá að þessi slæma þróun heldur áfram árið 2007.

Skýrsla Umferðarstofu um umferðarslys á Íslandi kom út í marsmánuði og er hana að finna á slóðinni <http://www.us.is/id/4682> og má þar einnig finna skýrslur síðustu ára. Á heimasíðu Umferðarstofu má einnig sjá staðsetningu banaslysa og alvarlegra slysa á myndrænu formi á slóðinni <http://us.is/id/4406>.

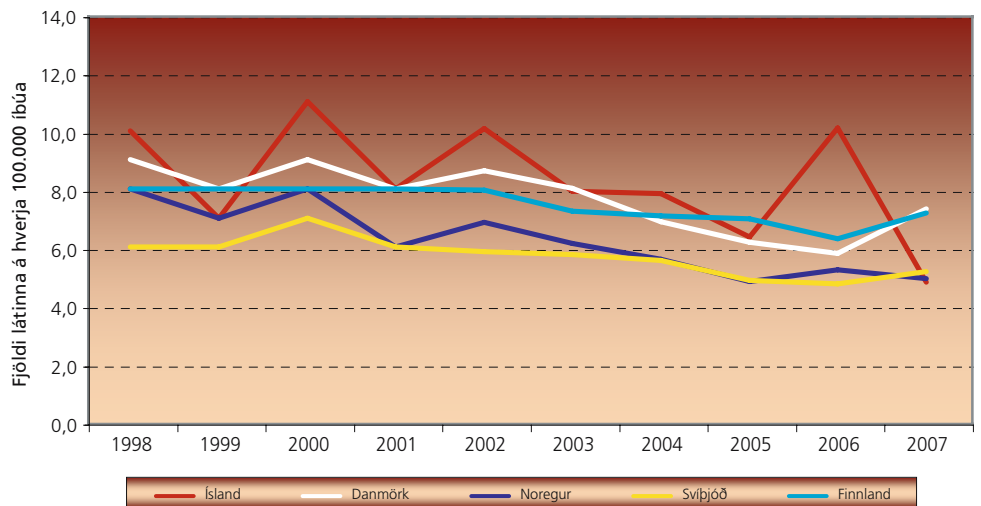
|                                       |             |
|---------------------------------------|-------------|
| Fjöldi banaslysa                      | 15          |
| Fjöldi slysa með alvarlegum meiðslum  | 166         |
| Fjöldi slysa með minniháttar meiðslum | 966         |
| Fjöldi óhappa með eignartjón eingöngu | 6425        |
| <b>Fjöldi slysa og óhappa alls</b>    | <b>7572</b> |

|  |             |
|--|-------------|
| Fjöldi látinna                         | 15          |
| Fjöldi alvarlega slasaðra              | 195         |
| Fjöldi lítið slasaðra                  | 1463        |
| <b>Fjöldi slasaðra og látinna alls</b> | <b>1673</b> |

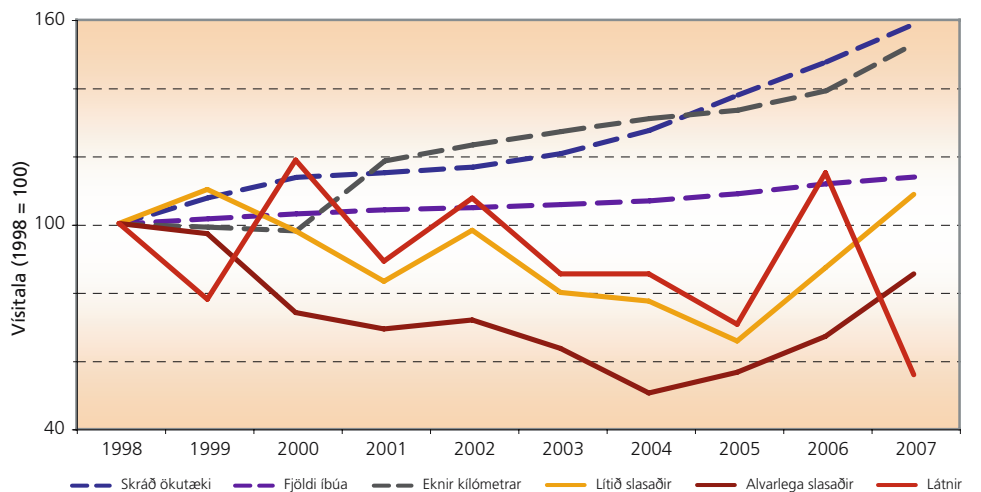


# Verkefni og árangur

Dauðsföll í umferðinni á hverja 100.000 íbúa



Slasaðir og láttnir m.v. árið 1998



## NorType

NorType er samnorrænt þróunarverkefni þar sem að koma Finnland, Svíþjóð, Noregur og Ísland. Verkefnið felur í sér samræmda skráningu tæknilegra upplýsinga um gerðarviðurkennd ökutæki sem koma á markað í Evrópu. Þessar upplýsingar eru skráðar og færðar inn í gagnagrunn sem kallast NorType. Þáttur Íslands í þessu verkefni er framkvæmdin sjálf en öll löndin sjá um fjármögnun, gagnvirkt aðhald á skráningum auk þess að nýta sér upplýsingarnar úr gagnagrunninum. Nú er svo komið að skráning nýrra ökutækja á Norðurlöndunum byggir alfarið á tækniupplýsingum úr NorType gagnagrunninum.

Áriðandi er að tíminn frá því að framleiðandi setur nýtt ökutæki á markað og þangað til skráningaryfirvöld hafa fullkomnar upplýsingar um það í sínum tölvukerfum sé sem stytur. Þar af leiðandi er mikilvægt að uppfæra gagnagrunninn með skráningu nýrra upplýsinga eins fljótt og auðið er. Á sama tíma er jafnframt mikilvægt að gætt sé nákvæmni við skráninguna svo gögnin séu rétt inn í gagnagrunninum.



# Verkefni og árangur

Þau gögn sem komu frá framleiðendum voru upphaflega á pappírformi sem, með aukinni tækni, hefur vikið fyrir rafrænum miðlunum. Í dag er unnið með PDF skjöl og unnið er að enn frekari hagræðingu verkefnisins með því að auka rafrænar gagnasendingar á xml formi. Hönnun xml líkans fyrir fólksbifreiðar er lokið og unnið er að hönnun xml fyrir bifhjól. Næsta verkefni verður að hanna xml líkan fyrir dráttarvélar. Þegar xml vinnslan nær fótfestu hefur Evrópa komist á það stig sem NorType hafði að markmiði í upphafi árs 2000, að gagnasendingar Evrópuríkjanna séu á rafrænu formi. Erfitt hefur verið að setja tímamörk á þessa þróunarvinnu þar sem ólíkir hagsmunaaðilar koma að verkefningu. Stærsta hindrunin hefur verið að fá framleiðendur til þess að sjá hag sinn í því að senda tækniupplýsingarnar til skráningaryfirvalda á xml formi.

Breytilegt er milli ára hversu mikið af gögnum fara í gegnum NorType verkefnið. Árið 2007 voru skráðar 68.511 færslur úr 1.328 skýrslum. Vinnslutími skýrslna var að meðaltali tæplega átta dagar. Frá árinu 2000 eða frá upphafi verkefnisins hafa alls 352.596 færslur verið skráðar.

## Verkefni lögfræðisviðs 2007

### Lög og reglur um umferðarmál 2007.

#### Breyting á Umferðarlögum nr. 50/1987:

1. Með lögum nr. 24/2007, sem tóku gildi 29. mars 2007, var gerð breyting á ýmsum lögum, þ.á.m. umferðarlögum nr. 50/1987
  - 1.1 Breyting á 48. gr.  
Þar er kveðið er á um í 48. gr. umferðarlaga að ríkislögreglustjórinn geti falið sýslumönnum og lögreglustjórum að annast útgáfu ökuskírteina. Á breytingin röt sína að rekja til þess að með nýrri skipan eru ekki allir sýslumenn jafnframt lögreglustjórar.
  2. Með lögum nr. 69/2007, sem tóku gildi 27. apríl 2007, voru gerðar breytingar á umferðarlögum.
    - 2.1 Breyting á 2. gr.  
Skilgreiningu á litlum vél- eða rafknúnum ökutækjum, sem hönnuð eru til aksturs á hraða frá 8 km og upp í 15 km á klst. er breytt þannig að í stað 15 km kemur 25 km.
    - 2.2 Breyting á 51. gr.  
Bráðabirgðaskírteini gildir framvegis í þrjú ár í stað tveggja. Handhafi þess á þó kost á að uppfylltum tilteknum skilyrðum að fá fullnaðarskírteini eftir eitt ár. Staðfesting ökukennara á því að byrjandi hafi farið í akstursmat kemur nú í stað umsagnar ökukennara um árangur þar sem hann áður, eftir atvikum annað hvort mælti með eða gegn því að byrjandi fengi fullnaðarskírteini. Breytingin var gerð í ljósi þeirrar reynslu sem fengist hafði af akstursmati og í ljósi þess að akstursmat er kennslustund en ekki prófaun.
    - 2.3 Breyting á 53. gr.  
Í 2. mgr. er sett hliðstætt ákvæði varðandi byrjanda sem sviptur er ökurétti og varðandi þann sem sviptur er ökurétti í lengri tíma en eitt ár, sbr. 2. mgr. 53. gr. Samkvæmt því þarf byrjandinn að sækja sérstakt námskeið og fara í próf áður en hann öðlast ökurétt að nýju.



## 2.4 Breyting á 64. gr. a.

reglugerð um skráningu ökutækja nr. 751/2003 er kveðið á um að rétturinn til einkamerkis gildi í 8 ár. Ákvæðið þótti ekki eiga næga lagastoð og var því samhljóða ákvæði bætt í 64. gr. a. Jafnframt var sett sú regla að sá sem er 65 ára eða eldri þurfi ekki að greiða fyrir endurnýjun á rétti til einkamerkis.

## 2.5 Breyting á 72. gr.

Í ljósi umræða um öryggi ökumanna bifhjóla í umferðinni er í 72. gr. sett heimild fyrir ráðherra til að setja reglur um flokkun og notkun á viðurkenndum hlífðarbúnaði bifhjólamanna.

## 2.6 Breyting á 100. gr.

Kveðið er á um að við ákvörðun sekta fyrir of hraðan akstur skuli höfð hliðsjón af aukinni áhættu sem hraðabrot hefur í för með sér og hærri sektum beitt en ella þegar hraðinn fer yfir tiltekin mörk eða hraðabrot er framið við akstur stórra ökutækja og vagnlesta.

## 2.7 Breyting á 101. gr.

Kveðið er á um að þegar ekið er meira en tvöfalt hraðar en heimilt er skuli svipting ökuréttar eigi ákvörðuð skemur en í þrjá mánuði.

## 2.8 Ný 106. gr. a.

Reglur um akstursbann er nýmæli. Til þess kemur hafi byrjandi, ökumaður með bráðabirgðaskírteini í fyrsta sinn, fengið fjóra eða fleiri refsipunkta. Þegar akstursbanni er beitt verður byrjandinn í sömu stöðu og sá sem ekki hefur lokið ökunámi. Byrjandinn hefur misst ökuréttinn og verður að fara í sérstakt ökunám og taka ökuþróf til þess að öðlast

## 2.9 Ný 107. gr. a.

Ákvæði um upptöku ökutækis er byggt á því að það aðhald, sem ökumönnum er veitt með því að beita refsingu og sviptingu ökuréttar vegna brota á umferðarlögum og reglum settum samkvæmt þeim, dugi ekki alls kostar gagnvart tilteknum hópi ökumanna, tiltölulega litlum hópi. Þar sýnist meira þurfa að koma til, einkum og sér í lagi með tilliti til þeirrar viðleitni að koma í veg fyrir ítrekuð brot. Ákvæðið lýtur að því að vélknúið ökutæki brotamanns verði gert upptækt, annars vegar með heimild þegar um er að ræða gróf eða ítrekuð brot á umferðarlögum en hins vegar að skylt sé að beita upptöku þegar um er að ræða tiltekin ítrekuð ölvunarakstursbrot.

## 2.10 Breyting á 114. gr.

Samkvæmt 114. gr. skal innheimta gjöld samkvæmt gjaldskrá sem ráðherra staðfestir vegna þess kostnaðar sem leiðir af skráningu ökutækja o.fl. í því sambandi. Með breytingu á 114. gr. er kveðið á um hvaða kostnað sé að ræða.

## 3. Með lögum nr. 79/2007, sem tóku gildi 17. mars 2007, var gerð breyting á 28. gr. og 100. gr. umferðarlaga.

### 3.1 Breyting á 28. gr.

Kveðið er á um það í 1. mgr. 28. gr. að eigi megi stöðva ökutæki eða leggja því á merktu stæði fyrir bifreiðir fatlaðra (j-liður).

### 3.2 Breyting á 100. gr.

Refsa skal fyrir brot gegn j-lið 1. mgr. 28. gr.



# Verkefni og árangur

## Reglugerðir

### Nýjar reglugerðir

| Reglugerð<br>númer | um  | Útgáfudagur | Kemur í stað<br>reglugerðar númer |
|--------------------|---|-------------|-----------------------------------|
| 155/2007           | stærð og þyngd ökutækja                       | 28.02.2007  | 688/2005                          |
| 348/2007           | notkun öryggis- og verndarbúnaðar í ökutækjum | 24.04.2007  |                                   |
| 507/2007           | akstursíþróttir og aksturskeppnir             | 08.06.2007  | 257/2000                          |

### Breytingar á eldri reglugerðum

| Reglugerð<br>númer | um  | Breytt með<br>reglugerð númer | Útgáfudagur |
|--------------------|---|-------------------------------|-------------|
| 378/1998           | skoðun ökutækja   | 197/2007                      | 13.03.2007  |
|                    |   | 207/2007                      | 15.03.2007  |
|                    |   | 349/2007                      | 24.04.2007  |
|                    |   | 1116/2007                     | 26.11.2007  |
| 822/2004           | gerð og búnað ökutækja  | 1279/2007                     | 31.12.2007  |
| 930/2006           | sektir og önnur viður- lög vegna brota á umferðarlögum og reglum settum skv. þeim | 492/2007                      | 01.06.2007  |
|                    |   | 245/2007                      | 26.03.2007  |
|                    |   | 612/2007                      | 09.07.2007  |
| 501/1997           | ökuskírteini  | 1280/2007                     | 31.12.2007  |
| 984/2000           | fluting á hættulegum farmi  | 1033/2007                     | 08.11.2007  |
| 1231/2007          | skráningu ökutækja  | 1231/2007                     | 21.12.2007  |



# Fjármál og rekstur

## Rekstrarreikningur ársins 2007

| Tekjur                            | 2007               | 2006               | 2005               |
|-----------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Skráningartekjur                  | 599.544.642        | 535.149.352        | 531.177.582        |
| Aðrar tekjur                      | 307.876.274        | 258.354.394        | 216.254.883        |
| Framlag v/umferðaröryggisáætlunar | 50.000.000         | 40.000.000         | 104.000.000        |
|                                   | <u>957.420.916</u> | <u>833.503.746</u> | <u>851.432.465</u> |
| <b>Gjöld</b>                      |                    |                    |                    |
| Launagjöld                        | 318.965.796        | 289.705.399        | 276.468.413        |
| Annar kostnaður                   | 407.677.946        | 343.693.016        | 346.416.977        |
|                                   | <u>726.643.742</u> | <u>633.398.415</u> | <u>622.885.390</u> |

## Efnahagsreikningur 31. desember 2007

| Eignir                         | 2007                 | 2006               | 2005               |
|--------------------------------|----------------------|--------------------|--------------------|
| <b>Veltufjármunir</b>          |                      |                    |                    |
| Ríkissjóður                    | 900.180.026          | 587.596.961        | 185.185.184        |
| Viðskiptakröfur                | 60.483.857           | 56.530.943         | 72.752.587         |
| Handbært fé                    | 166.320.068          | 223.565.327        | 348.849.636        |
|                                | <u>1.126.983.951</u> | <u>867.693.231</u> | <u>606.787.407</u> |
| <b>Eigið fé og skuldir</b>     |                      |                    |                    |
| <b>Eigið fé</b>                |                      |                    |                    |
| Höfuðstóll í ársbyrjun         | 819.627.896          | 573.480.542        | 327.764.713        |
| Tekjuafgangur (-halli) á árinu | 284.158.588          | 246.147.354        | 245.715.829        |
|                                | <u>1.103.786.484</u> | <u>819.627.896</u> | <u>573.480.542</u> |
| <b>Skuldir</b>                 |                      |                    |                    |
| <b>Skammtímaskuldir</b>        |                      |                    |                    |
| Ríkissjóður                    | 23.197.467           | 48.065.335         | 33.306.865         |
| Viðskiptaskuldir               | 23.197.467           | 48.065.335         | 33.306.865         |
|                                | <u>46.394.934</u>    | <u>96.130.670</u>  | <u>66.613.730</u>  |
| <b>Skuldir</b>                 | <u>23.197.467</u>    | <u>48.065.335</u>  | <u>33.306.865</u>  |
| Eigið fé og skuldir            | <u>1.126.983.951</u> | <u>867.693.231</u> | <u>606.787.407</u> |



# Fjármál og rekstur

## Sjóðstreymi ársins 2007

| Rekstrarhreyfingar                                 | 2007                  | 2006                  | 2005                  |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| <i>Veltufé frá rekstri</i>                         |                       |                       |                       |
| Tekjuafgangur (-halli)                             | 284.158.588           | 246.147.354           | 245.715.829           |
| <b>Veltufé frá rekstri</b>                         | <b>284.158.588</b>    | <b>246.147.354</b>    | <b>245.715.829</b>    |
| <i>Breyting á rekstartengdum eignum og skuldum</i> |                       |                       |                       |
| Skammtímafröfur, (hækkun) lækkun                   | ( 3.952.914)          | 16.221.645            | ( 18.571.465)         |
| Skammtímaskuldir, (lækkun) hækkun                  | ( 24.867.868)         | 14.758.469            | 1.520.654             |
|  | ( 28.820.782)         | 30.980.114            | ( 17.050.811)         |
| <b>Handbært fé frá rekstri</b>                     | <b>255.337.806</b>    | <b>277.127.468</b>    | <b>228.665.018</b>    |
| <b>Fjármögnunarhreyfingar</b>                      |                       |                       |                       |
| <i>Breytingar á stöðu við ríkissjóð</i>            |                       |                       |                       |
| Framlag ríkissjóðs                                 | ( 50.000.000)         | ( 40.000.000)         | ( 104.000.000)        |
| Tekjur innheimtar af ríkissjóði                    | ( 77.963.200)         | ( 59.033.100)         | ( 42.890.800)         |
| Greitt úr ríkissjóði                               | ( 184.619.864)        | ( 303.378.677)        | ( 21.457.026)         |
| <b>Fjármögnunarhreyfingar</b>                      | <b>( 312.583.064)</b> | <b>( 402.411.777)</b> | <b>( 168.347.826)</b> |
| <b>Hækkun (lækkun) á handbæru fé</b>               | <b>( 57.245.258)</b>  | <b>( 125.284.309)</b> | <b>60.317.192</b>     |
| <b>Handbært fé í ársbyrjun</b>                     | <b>223.565.327</b>    | <b>348.849.636</b>    | <b>288.532.444</b>    |
| <b>Handbært fé í árslok</b>                        | <b>166.320.069</b>    | <b>223.565.327</b>    | <b>348.849.636</b>    |









Borgartúni 30 • 105 Reykjavík  
us@us.is