

Embættisafgreiðslur skrifstofu borgarstjórnar 24. maí 2018 - R18040226

	Fundargerðir:	
R18010032	Fundargerð Faxaflóahafna nr. 168	Sent borgarfulltrúum til kynningar
R18010025	Fundargerð SSH nr. 457	Sent borgarfulltrúum til kynningar.
	Annað:	
R18050069	Erindi söngskóla Sigurðar Demetz varðandi fjölgun nemenda og aukningu framlags.	Sent skóla- og frístundasviði til meðferðar.
R18040230	Áskorun íbúa við Heiðargerði um hljóðmön við Miklubraut	Sent umhverfis- og skipulagssviði til meðferðar.
	Erindi SSH varðandi ákvörðun um áframhaldandi samstarf um rekstur sameiginlegrar ferðaþjónustu fyrir fatlað fólk	Sent fjármálaskrifstofu til umsagnar.
R17110107	Mótmæli íbúafélagsins Vinir Saltfiskmóans við byggingaráformum í gömlum hverfisgarði á Rauðarárholti (á Sjómannaskólareitnum).	Sent umhverfis- og skipulagssviði til meðferðar.
R18050147	Fyrirspurn borgarráðsfulltrúa Sjálfstæðisflokksins varðandi nýbyggingu Dalskóla í Úlfarsárdal	Sent SEA til umsagnar.
R18050159	Bréf MOF, dags. 18.5.'18 varðandi menningaminjar við Grímsstaðavör.	Sent umhverfis- og skipulagssviði til umsagnar.
R18010091	Afbrotatölfraði apríl 2018	Sent borgarfulltrúum til kynningar.

Fundur nr. 168

Ár 2018, föstudaginn 11. maí kom stjórn Faxaflóahafna sf. saman til fundar í fundarherbergi hafnarstjórnar í Hafnarhúsinu við Tryggvagötu og hófst fundurinn kl. 09:00.

Mættir:

Kristín Soffía Jónsdóttir
Þórlaug Ágústsdóttir
Einar Brandsson
Björgvin Helgason
Líf Magneudóttir
Marta Guðjónsdóttir

Varafulltrúar:

Elsa Hrafnhildur Yeoman
Árni Hjörleifsson

Áheyrnarfulltrúar:

Ingibjörg Valdimarsdóttir

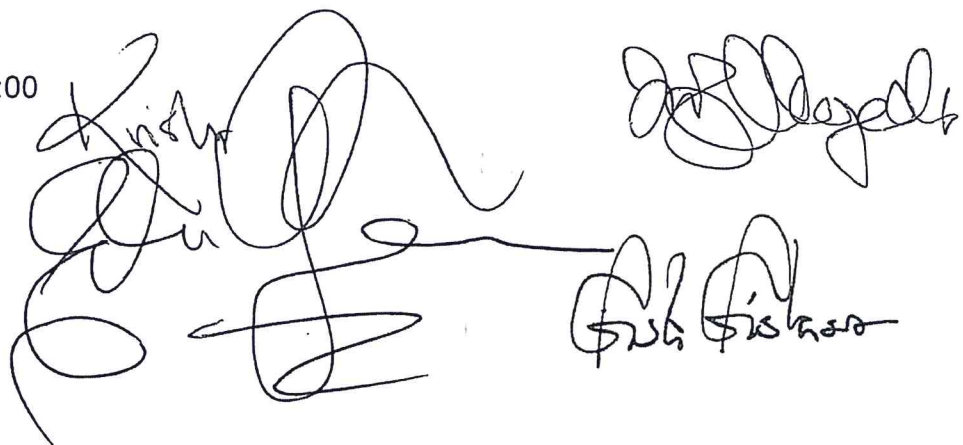
Auk þess sátu fundinn: Guðmundur Eiríksson, forstöðumaður tæknideildar, Halldóra Hrólfsdóttir, skipulagsfulltrúi og Gísli Gíslason, hafnarstjóri, sem jafnframt ritar fundargerð.

1. Drög að ársskýrslu Faxaflóahafna sf. fyrir árið 2017. Ákvörðun um aðalfund Faxaflóahafna sf.
Lögð fram. Samþykkt að aðalfundur Faxaflóahafna sf. verði miðvikudaginn 27. júní n.k. kl. 15:00.
2. Grænt bókhald ársins 2017
Farið var yfir niðurstöðu bókhaldsins. Hafnarstjórn staðfestir niðurstöðuna.
3. Skýrsla um útblástur frá skipum á hafnarsvæði Faxaflóahafna sf. árið 2017.
Lögð fram.
4. Fjörusteinninn - tillaga að viðurkenningu. Minnisblað skipulagsfulltrúa dags. 7.5.2018.
Hafnarstjóri gerði grein fyrir tillögu um umhverfisviðurkenningu Faxaflóahafna sf. og var hún samþykkt, en Fjörusteinninn er afhentur á aðalfundi fyrirtækisins.
5. Fundargerð Vatnsveitufélag Hvalfjarðarsveitar frá 12.4.2018 ásamt rekstraráætlun næstu ára, staðfestingu á verðskrá og upplýsingar um vatnsnotku. Aðalfundur félagsins er boðaður þriðjudaginn 26. júní 2018 kl. 15:00.
Lagt fram. Hafnarstjóra falið að fara með umboð Faxaflóahafna sf. á fundinum.
6. Erindi Landgræðslunnar, Landbúnaðarháskóla Íslands, Háskóla SÞ og Landverndar um stuðning við fyrirhugaða ráðstefnu undir heitinu: Endurheimt vistkerfa á tímum loftslagsbreytinga.
Hafnarstjórn tekur jákvætt í erindið og felur hafnarstjóra að afgangi þáð.

7. Umsögn skipulagsfulltrúa dags. 8.5.2018 um umsókn Hvalasýningarinnar á Granda og Alþjóðadýravelferðarsjóðsins í samstarfi við Háskóla Íslands og Hvalaskoðunarsamtök Íslands um uppsetningu á skilti í Örfirisey.
Hafnarstjórn gerir ekki athugasemd við staðsetningu upplýsingaskiltis í Örfirisey á mótum Eyjarlóðar og Norðurlóðar.
8. Greinargerð með ársreikningi Faxaflóahafna sf. í ársreikningi Reykjavíkurborgar fyrir árið 2017.
Lögð fram.
9. Drög að samstarfsyfirlýsingu Fiskistofu og Hafnasambands Íslands.
Hafnarstjórn tekur undir efni yfirlýsingarinnar.
10. Starfsreglur stjórnar - yfirferð.
Farið var yfir efnis starfsreglna stjórnar og ákveðið um framhald endurskoðunar reglnanna.
11. Skipulagsmál:
 - a. Skipulag í Sundahöfn - staða mála.
Hafnarstjóri gerði grein fyrir stöðu mála varðandi skipulagsmál í Sundahöfn.
12. Forkaupsréttarmál:
 - a. Erindi dags. 24.4.2018, varðandi beiðni um að fallið verði frá forkaupsrétti vegna sölu Fiskilóð 61-65, fastanr. 200-0060, 221-3222, 221-3224, 221-3228 og 221-3230. Kaupandi Íslandsbanki hf., kt. 491008-0160.
 - b. Erindi dags. 3.5.2018 varðandi beiðni um að fallið sé frá forkaupsrétti vegna sölu á Eyjarlóð 9, fastanr. 200-0089. Kaupandi Basalt ehf.

Hafnarstjórn staðfestir að fallið sé frá forkaupsrétti með venjulegum fyrirvara um að starfsemi sé innan ramma deiliskipulags og lóðarleigusamninga.

Fleira ekki gert,
fundi slitið kl. 10:00

The image shows several handwritten signatures in black ink. There are four distinct signatures, some of which are quite large and stylized, overlapping each other. The signatures appear to be of various individuals, likely the board members mentioned in the text.



STJÓRN SSH 457. fundur

Mánudaginn 7. maí 2018, kl. 12:00, kom stjórn SSH saman til fundar í þjónustumiðstöð skíðasvæða höfuðborgarsvæðisins, Bláfjöllum, Kópavogi

Fundinn sátu: Ármann Kr. Ólafsson, Dagur B. Eggertsson, Ásgerður Halldórsdóttir, Haraldur Líndal Haraldsson, Haraldur Sverrisson, Gunnar Einarsson og Guðný Ívarsdóttir.
Páll Guðjónsson, framkvæmdastjóri SSH sat fundinn og ritaði fundargerð.

Stjórnarformaður SSH Ármann Kr. Ólafsson setti fund og stýrði.

Þetta gerðist:

1. Ársreikningur SSH fyrir árið 2017

Fyrir lá endurskoðaður ársreikningur SSH fyrri árið 2017, ásamt áritun kjörinna skoðunarmanna

Umræður

Niðurstaða:

Stjórn SSH og framkvæmdastjóri staðfestu ársreikninginn með áritun sinni á fundinum.

2. Skýrsla ALTA vegna greiningar á rekstri sameiginlegrar ferðaþjónustu fyrir fatlað fólk /málsnr. 1711002

Fyrir fundinum lá samantekt ALTA vegna ferðaþjónustu fyrir fatlað fólk sem unnin var fyrir starfshóps á vegum samráðshóps forstöðumanna velferðarsviða sveitarfélaganna til undirbúnings umræðu og ákvörðunartöku um framhald á samstarfi um sameiginlega ferðaþjónustu fyrir fatlað fólk að loknum núverandi aksturssamningum vegna þjónustunnar.

Afstaða sveitarfélaganna til áframhaldandi samstarfs þarf að liggja fyrir sem fyrst, þar sem sú ákvörðun er forsenda fyrir tilhögun og umfangi útboðs sem fram þarf að fara í byrjun næsta ár.

Niðurstaða:

Stjórn SSH samþykkir að senda framlagða samantekt ALTA til aðildarsveitarfélaganna og kalla eftir því að afstaða þeirra til áframhaldandi samstarfs liggja fyrir eigi síðar en 15. september nk.



3. Málafni skíðasvæðanna; Samkomulag um endurnýjun og uppbyggingu á mannvirkjum skíðasvæða höfuðborgarsvæðsins /málsnr. 1501005

Fyrir fundinum lá fullmótað samkomulag aðildarsveitarfélaganna um átak til endurnýjunar og uppbyggingar á mannvirkjum skíðasvæða höfuðborgarsvæðanna á árunum 2019-2024. Samkomulagið byggir á tillögum samstarfsnefndar skíðasvæðanna um framtíðarsýn í rekstri og uppbyggingu til ársins 2030, og þar eru skilgreind forgangsverkefni sem unnið verður að á fyrri hluta tímabilsins.

Niðurstaða:

Framkvæmdastjórar sveitarfélaganna undirrituðu samkomulagið með fyrirvara um samþykki viðkomandi sveitarstjórna.

Fleira ekki gert – fundi slitið kl. 12:45



SONGSKÓLI
SIGURÐAR DEMETZ
Árnúpa 44 - 108 Reykjavík - 552 9600
Ft. 570211-0480

Málsnr.: **218050069**
Skjalasafn Ráðhúss
09. maí 2018
Brótalykill: **483**

**Erindi til borgarráðs Reykjavíkurborgar um fjölgun nemenda í Söngskóla
Sigurðar Demetz veturinn 2018-2019 og aukningu framlags
Reykjavíkurborgar til skólans vegna þess**

Reykjavík 5.5.2018

Stjórnendur Söngskóla Sigurðar Demetz ses, SSD, óska eftir því að borgarráð taki afstöðu til beiðni um aukningu kennslumagns sem greitt er fyrir að hálfu Reykjavíkurborgar fyrir nemendur á grunnstigi í söngnámi skólaárið 2018-2019

Núverandi þjónustusamningur við Reykjavíkurborg gerði ráð fyrir kr. 20.967.135 kr. framlagi og skal skólinn kenna 1603 nemendastundir á ári fyrir það framlag. Ósk okkar er sú að kennslumagn aukist um 35% og verði 2164 nemendastundir. Framlag í krónum aukist í samræmi við það.

Viðbótarframlag næmi 7.338.497 kr. og heildarframlag yrði þannig 28.305.632 kr. Framlagið tæki þeim breytingum í framhaldi sem framlög borgarinnar vegna tónlistarkennslu á yngri stigum almennt taka.

Ástæður erindis okkar eru eftirfarandi:

- Í dag starfar unglingsdeild SSD fyrir 12-16 ára. Vegna fyrirspurna um nám fyrir yngri nemendur viljum við bæta við deild í skólann fyrir 9-12 ára, strax næsta haust. Ætlunin er að nýta hluta af kennslumagninu sem sótt fyrir þessar tvær deildir en einnig til að mæta síaukinni eftirspurn um nám í söngleikjadeild. Til að fylgja stefnu skólans að veita sem flestum nemendum leiklistarkennslu með söngnáminu verður nú þeirri kennslu bætt við og blandað í kennsluna í unglingsdeild og er það í samræmi við söngleikjadeild og óperudeild SSD.
- Söngleikjadeild Söngskóla Sigurðar Demetz hefur stækkað ört. Nú eru nemendur deildarinnar 25 og hefur ásókn verið mikil. Við höfum hafnað mörgum nemendum sem sótt hafa um nám í deildinni. Einnig höfum við sett nemendur á biðlista í sumar í einsöngsdeild. Deildin er mikilvæg sprotastarfsemi sem ekki er til staðar í öðrum tónlistarskólum.
- Um 13 efnilegum nemendum var hafnað sumarið 2017 vegna skorts á kennslumagni við skólann og gerum við ráð fyrir svipuðu nú í sumar og haust. Vissulega er það lúxusvandi að geta ekki tekið öllum efnilegum nemendum og þýðir auðvitað að við getum oft valið nemendur úr umsækjendum til náms hjá okkur. Helst viljum við þó leyfa sem flestum að þroska hæfileika sína, ekki síst ef um er að ræða unga einstaklinga sem ekki hafa notið þeirra gæða að stunda tónlistarnám áður. Það gildir um marga þá sem sækja um sitt fyrsta tónlistarnám sem söngnám seint á unglingsárum. Hafa ber í huga að margir hljóðfæranemendurnir eru þá búnir að njóta stuðnings í námi í áratug. Söngnemendur hins vegar taka stigsprófin hratt og dæmi eru um að nemendur komi þannig undirbúnir úr kórum og öðru söngstarfi að þeir geti lokið grunnstigi á einu ári ásamt tónfræðigrunnprófi (hjá okkur er einnig í boði tónfræðinám á netinu sem hægt er að taka á hraðferð). Þannig færast þeir

mjög hratt yfir til ríkis sem greiðir kennslukostnað söngnemenda á miðstigi og framhaldsstigi. Söngnemendur eru þannig sennilega ódýrustu nemendur borgarinnar þegar á heildina er litið, en líka mögulega mjög mikilvægir þar sem þeir eru burðarásinn í sönglífi borgarinnar og borgaranna. Nýjustu rannsóknir um áhrif söngs og samsöngs ættu að vekja hjá mönnum vilja til að styðja enn frekar við nám þeirra sem vilja auka þekkingu sína og fagmennsku á þessu sviði. Öll vitum við að það skilar sér sem ómetanleg samfélagsgæði. Einnig er vert að hafa í huga að söngur bætir skv. rannsóknum málþroska barna.

- d) Lausleg athugun á dreifingu nemenda í skólanum leiðir í ljós að nemendur ber að úr öllum hverfum Reykjavíkurborgar. Söngnemar geta með auðveldum hætti aldurs vegna ferðast milli hverfa borgarinnar vegna aldursdreifingarinnar og því hindrar búsetustaður ekki þá nemendur að stunda tónlistarnám hjá okkur.
- e) Samstarf okkar við Fjölbautaskólann við Ármúla sem hófst í haustið 2017 miðar að því að ná til nemenda á aldri þar sem þeir gjarnan uppgötva sönghæfileika sína, frá 16 ára aldri. Þegar hafa nokkrir nemendur nýtt sér samstarfið og allt útlit fyrir að fyrir að samstarfið fjölgi umsóknum yngri nemenda. Kór hefur verið stofnaður í FÁ í samstarfi við Söngskóla Sig. Demetz og vonumst við til að hann treysti frekara samstarf
- f) Reykjavíkurborg hefur sett inn ákvæði í reglur um þjónustusamninga þar sem óskað er eftir að nemendafjöldi sé um 150 til að stærð skóla sé hentug rekstrareining. Við erum sammála því að sú rekstrareining er hentug stærð og viljum við því gjarnan stefna að fjölgun nemenda á næstu tveimur árum. Möguleikar til samrekstrar með öðrum tónlistarskóla eru takmarkaðir. Starfsfólk okkar er sérhæft og hröð þróun skólans undanfarin misseri og fjölgun tækifæra til söngnáms á mismunandi sviðum sönglistarinnar myndu vera í hættu. Fýslegar finnst okkur að þróa sterka og fjölbreytta söngakademíu þar sem fólk getur á sama stað fléttað saman leiklistarnámi og reynslu á leiksviði.
- g) Söngskóli Sigurðar Demetz stofnaði sl. haust áhugamannasöngdeildina „Sturtuna“ en þar hafa um 20 nemendur komið á námskeið í vetur. Þar geta nemendur kynnst söngnáminu á 8 vikna námskeiði hafi þeir áhuga á að auka færni sína í söng án þess að leggja út í fullt söngnám. Þannig viljum við veita tækifæri til að fleiri geti stundað söngnám án þess að af hljótist kostnaður fyrir skattgreiðendur í Reykjavík vilji þessir nemendur t.d. auka hæfni sína til þátttöku í kórsöng.

Virðingafyllst


Gunnar Guðbjörnsson

skólastjóri Söngskóla Sigurðar Demetz

gunnar@songskoli.is

s. 6634239

ÁSKORUN

Við undirrituð eigendur húsa og íbúar við Heiðargerði í Reykjavík skorum hér með á borgaryfirvöld að láta skipuleggja nú þegar og koma fyrir **hljóðmön sunnan við Miklubraut** á milli Háaleitisbrautar og Grensásvegar. Við teljum að umferðarhávaði frá Miklubraut sé orðinn það mikill að hann dragi verulega úr lífsgæðum íbúa sunnan brautarinnar og sé jafnvel heilsuspillandi en ástandið er orðið slæmt fyrir vegna svifryksmengunar. Slitrótt röð trjáa gerir lítið til að draga úr hávaðanum. Handan Miklubrautar er hljóðmön til verndar íbúum og vinnustöðum við Fellsmúla en þörfin er ekki minni sunnan Miklubrautar.

Reykjavík í mars 2018,

Nafn	Kennitala	Heimilisfang
Unnur Kristjánsd	110362-5609	Heiðargerði 41
Minn Þjóðheim	3004573859	— " —
Halldór Þorsteinsson	031173-4779	Heiðargerði 39
Latna Þórunn	26089-2429	Heiðargerði 37
Guðbjörg Ólafsdóttir	1403.972989	Heiðargerði 35

ÁSKORUN

Við undirrituð eigendur húsa og íbúar við Heiðargerði í Reykjavík skorum hér með á borgaryfirvöld að láta skipuleggja nú þegar og koma fyrir **hljóðmön sunnan við Miklubraut** á milli Háaleitisbrautar og Grensásvegar. Við teljum að umferðarhávaði frá Miklubraut sé orðinn það mikill að hann dragi verulega úr lífsgæðum íbúa sunnan brautarinnar og sé jafnvel heilsuspillandi en ástandið er orðið slæmt fyrir vegna svifryksmengunar. Slitrótt röð trjáa gerir lítið til að draga úr hávaðanum. Handan Miklubrautar er hljóðmön til verndar íbúum og vinnustöðum við Fellsmúla en þörfin er ekki minni sunnan Miklubrautar.

Reykjavík í mars 2018,

Nafn	Kennitala	Heimilisfang
Alfríður Þrándardóttir	2504112-3359	Heiðargerði 49
Pjetur Þorsteinsson	1802 49-2899	— 11 —
Pjetur Björnsson	090126 4829	— 11 —
Þrausti Valdursson	011157-2119	Heiðargerði 4
Haraldur (Kac) Jóhannsson	2804570009	— 11 — 4
Vinodur Guðmundsson	020265-5079	— 11 —
Moula Aliyeva	151174-5909	Heiðargerði 2

ÁSKORUN

Við undirrituð eigendur húsa og íbúar við Heiðargarði í Reykjavík skorum hér með á borgaryfirvöld að láta skipuleggja nú þegar og koma fyrir **hljóðmön sunnan við Miklubraut** á milli Háaleitisbrautar og Grensásvegar. Við teljum að umferðarhávaði frá Miklubraut sé orðinn það mikill að hann dragi verulega úr lífsgæðum íbúa sunnan brautarinnar og sé jafnvel heilsuspillandi en ástandið er orðið slæmt fyrir vegna svifryksmengunar. Slitrótt röð trjáa gerir lítið til að draga úr hávaðanum. Handan Miklubrautar er hljóðmön til verndar íbúum og vinnustöðum við Fellsmúla en þörfin er ekki minni sunnan Miklubrautar.

Reykjavík í mars 2018,

Nafn	Kennitala	Heimilisfang
Agústa M. Jónsdóttir	201154-2009	Heiðargarði 25
Hösta B. Guðmundsdóttir	170777-5149	Heiðargarði 23
Flora Jónsdóttir	040571-4439	Heiðargarði 23
Hildur Björk Kristjánsdóttir	261277-5499	Heiðargarði 21
Björn Brynjólfsson	240575-5749	Heiðargarði 21
Sunn P. Guðjónsdóttir	160183-5359	Heiðargarði 53
Þuríður Haldrup	090583-4939	Heiðargarði 53

Margrét Þorvaldsdóttir 070644-6499 Heiðargar 19
 Mosseinn Ólafsson - 210142-4799 - 11 -

ÁSKORUN

Við undirrituð eigendur húsa og íbúar við Heiðargerði í Reykjavík skorum hér með á borgaryfirvöld að láta skipuleggja nú þegar og koma fyrir **hljóðmön sunnan við Miklubraut** á milli Háaleitisbrautar og Grensásvegar. Við teljum að umferðarhávaði frá Miklubraut sé orðinn það mikill að hann dragi verulega úr lífsgæðum íbúa sunnan brautarinnar og sé jafnvel heilsuspillandi en ástandið er orðið slæmt fyrir vegna svifryksmengunar. Slitrótt röð trjáa gerir lítið til að draga úr hávaðanum. Handan Miklubrautar er hljóðmön til verndar íbúum og vinnustöðum við Fellsmúla en þörfin er ekki minni sunnan Miklubrautar.

Reykjavík í mars 2018,

Nafn	Kennitala	Heimilisfang
Asgeir Asbjörnsson	0501745659	Heiðargerði 31
Sölveig Jónsdóttir	291183 2715	Heiðargerði 31
Kelli G. Kellm	050648 4949	Heiðargerði 33
Þorgerður Hald	180649-2719	Heiðargerði 33
Páll Sigfríð Pálsson	1803744779	Heiðargerði 33
Jóhanna Klemmets	1905762809	HEIÐARGERÐI 33

ÁSKORUN

Við undirrituð eigendur húsa og íbúar við Heiðargerði í Reykjavík skorum hér með á borgaryfirvöld að láta skipuleggja nú þegar og koma fyrir **hljóðmön sunnan við Miklubraut** á milli Háaleitisbrautar og Grensásvegur. Við teljum að umferðarhávaði frá Miklubraut sé orðinn það mikill að hann dragi verulega úr lífsgæðum íbúa sunnan brautarinnar og sé jafnvel heilsuspillandi en ástandið er orðið slæmt fyrir vegna svifryksmengunar. Slitrótt röð trjáa gerir lítið til að draga úr hávaðanum. Handan Miklubrautar er hljóðmön til verndar íbúum og vinnustöðum við Fellsmúla en þörfin er ekki minni sunnan Miklubrautar.

Reykjavík í mars 2018,

Nafn	Kennitala	Heimilisfang
Sigrún Þorinnisdóttir	1112625789	Heiðargerði 22
Haukur Eyr Sverrisson	230286-2609	Heiðargerði 27
Ólafur Ragnar Guðmundsson	070157409	Heiðargerði 11
Ragnheiður Innlundsdóttir	310560-4489	Heiðargerði 11

ÁSKORUN

Við undirrituð eigendur húsa og íbúar við Heiðargerði í Reykjavík skorum hér með á borgaryfirvöld að láta skipuleggja nú þegar og koma fyrir **hljóðmön sunnan við Miklubraut** á milli Háaleitisbrautar og Grensásvegjar. Við teljum að umferðarhávaði frá Miklubraut sé orðinn það mikill að hann dragi verulega úr lífsgæðum íbúa sunnan brautarinnar og sé jafnvel heilsuspillandi en ástandið er orðið slæmt fyrir vegna svifryksmengunar. Slitrótt röð trjáa gerir lítið til að draga úr hávaðanum. Handan Miklubrautar er hljóðmön til verndar íbúum og vinnustöðum við Fellsmúla en þörfin er ekki minni sunnan Miklubrautar.

Reykjavík í mars 2018,

Nafn	Kennitala	Heimilisfang
Eirímunna Hinniksson	140644-4719	Heiðargerði 13
Magni Fr. Gunnarsson	181067-4629	Heiðargerði 29
Kamma Jensdóttir	050176-3609	Heiðargerði 29

ÁSKORUN

Við undirrituð eigendur húsa og íbúar við Heiðargerði í Reykjavík skorum hér með á borgaryfirvöld að láta skipuleggja nú þegar og koma fyrir **hljóðmön sunnan við Miklubraut** á milli Háaleitisbrautar og Grensásvegar. Við teljum að umferðarhávaði frá Miklubraut sé orðinn það mikill að hann dragi verulega úr lífsgæðum íbúa sunnan brautarinnar og sé jafnvel heilsuspillandi en ástandið er orðið slæmt fyrir vegna svifryksmengunar. Slitrótt röð trjáa gerir lítið til að draga úr hávaðanum. Handan Miklubrautar er hljóðmön til verndar íbúum og vinnustöðum við Fellsmúla en þörfin er ekki minni sunnan Miklubrautar.

Reykjavík í mars 2018,

Nafn	Kennitala	Heimilisfang
Ólafur Kristjánsson	2108835419	Heiðargerði 9
Pjetur Þorsteinsson	050483-5419	Heiðargerði 9
Vilhjálmur Sveinsson	160857-7819	Heiðargerði 7
Guundur Ólafsson	230578-5325	Heiðargerði 5
Fródis Arnadóttir	270842-4969	Heiðargerði 1
Þorvaldur Þorsteinsson	010846-3749	Heiðargerði 1



Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu

Reykjavíkurborg
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Kópavogur, 11. maí 2018
1711002 SB

Varðar: Ákvörðun um áframhaldandi samstarf um rekstur sameiginlegrar ferðaþjónustu fyrir fatlað fólk

Á 457. stjórnarfundum SSH, þann 7. maí 2018 s.l. var eftirfarandi bókað og samþykkt.

Fyrir fundinum lá samantekt ALTA vegna ferðaþjónustu fyrir fatlað fólk sem unnin var fyrir starfshóps á vegum samráðshóps forstöðumanna velferðarsviða sveitarfélaganna til undirbúnings umræðu og ákvörðunartöku um framhald á samstarfi um sameiginlega ferðaþjónustu fyrir fatlað fólk að loknum núverandi aksturssamningum vegna þjónustunnar.

Afstaða sveitarfélaganna til áframhaldandi samstarfs þarf að liggja fyrir sem fyrst, þar sem sú ákvörðun er forsenda fyrir tilhögun og umfangi útboðs sem fram þarf að fara í byrjun næsta ár.

Niðurstaða:

Stjórn SSH samþykkir að senda framlagða samantekt ALTA til aðildarsveitarfélaganna og kalla eftir því að afstaða þeirra til áframhaldandi samstarfs liggi fyrir eigi síðar en 15. september nk.

Ofangreindri samþykkt er hér með komið á framfæri og óskað eftir að hún verði tekin til efnislegrar umfjöllunar og afgreiðslu sem fyrst.

Virðingarfyllst,

Páll Guðjónsson
framkvæmdastjóri SSH

Hjálagt: Skýrsla ALTA frá 20. apríl 2018

Afrit: Strætó bs. v.t. Erlendur Pálsson

Sameiginleg akstursþjónusta fyrir fatlað fólk og aldraða á höfuðborgarsvæðinu

Grunnupplýsingar um núverandi kerfi

Skýrsla starfshóps, unnin fyrir SSH, Samtök sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu

20. apríl 2018



ATA

A1305-011-U02 Sameiginleg akstursþjónusta fyrir fatlað fólk og aldraða á höfuðborgarsvæðinu. Grunnupplýsingar um núverandi kerfi.
/2. útgáfa vegna lagfæringa á texta.

Unnið af ALTA fyrir Samtök sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu í samvinnu við vinnuhóp um endurskoðun akstursþjónustu.

Alta
Ármúla 32
108 Reykjavík
www.alta.is
alta@alta.is



Hvert er efni þessa skjals?

Í þessu skjali er er umfjöllun um sameiginlega akstursþjónustu fyrir fatlað fólk og eldra fólk sem Hafnarfjörður, Garðabær, Reykjavík, Seltjarnarnes og Mosfellsbær standa saman að. Hér má finna tölulegar upplýsingar um ferðirnar og reksturinn og þjónustan borin saman við upplýsingar frá Kópavogsbæ og Blindrafélaginu, sem eru utan við sameiginlega aksturinn. Rýnt er í núverandi kerfi, breytingar frá því sem var og velt upp mögulegum sóknarfærum til hagræðingar í þjónustu og rekstri.

Tildrög þessarar samantektar eru að nú styttest í að samningar við verktaka sem sjá um akstursþjónustuna renni út, í lok árs 2019. Þau sveitarfélög sem að þjónustunni standa ákváðu að áður en ákvarðanir yrðu teknar um framhaldið þá þyrfti að fara yfir reynslu af verkefninu. Settur var saman vinnuhópur með fulltrúum frá Hafnarfirði, Reykjavík og Strætó og hafa ráðgjafar frá Alta starfað með hópnum.

Hvaða erindi á þetta við mig?

Öllum er gefinn kostur á að koma með ábendingar eða athugasemdir við efni greinargerðarinnar eða akstursþjónustuna. Markmiðið er að aflu upplýsinga og fá fram ólík sjónarmið. Saman muni greinargerðin og umsagnirnar mynda góðan grunn til ákvörðunartöku um framhaldið fyrir sveitarfélögin sem að akstursþjónustunni standa, og veita leiðbeiningu um hvernig haga skuli næstu skrefum við undirbúning áframhaldandi þjónustu.

Hvernig tek ég þátt?

Allir þeir sem vilja koma ábendingum á framfæri eru hvattir til að gera það. Ábendingum og athugasemdum við tillöguna skal skila

skriflega til Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH). Þær er hægt að senda á pósthfangið ssh@ssh.is eða með pósti á skrifstofu SSH, Hamraborg 9, 200 Kópavogi. Greinargerðin er kynnt á vef SSH og er hægt að nálgast hana þar.

Hvað gæti mér þótt markvert?

Í sameiginlegri þjónustu er eftirtektarvert hversu ólíkur kostnaðurinn er milli sveitarfélaga og er þá sama hvort litið er á kostnað á ferð, ekna kílómetra eða eknar mínútur.

Með breyttri samsetningu bílaflotans sem sinnir akstursþjónustunni má ná töluverðri kostnaðarlegri hagræðingu án þess að minnka þjónustuna. Helst þurfa að koma fleiri bílar sem taka hjólastóla og B bíla kerfið er ekki nægilega hagkvæmt. Ástæða er til að ætla að nýtt útbóð geti skilað töluverðri lækkun.

Reiknireglan sem stjórnar skiptingu kostnaðar milli sveitarfélaganna á að leiða til samngjarnrar skiptingar miðað við raunverulega notkun sveitarfélaganna á akstur tíma. Gildandi regla um skiptingu á grunnferða þar sem eru eingöngu farþegar frá einu sveitarfélagi, leið af sér ójafnan ábata af samnýtingu.

Það eru vísbendingar frá notendum um að margt í núverandi þjónustu sé betra (bílar, öryggi, þjónustutími) en meiri efasemdir eru hjá sveitarfélögunum um að halda þessu formi áfram, og þá fyrst og fremst vegna kostnaðar.

Kópavogur er með sterkan fjárhagslegan hvata til þess að notendur panti ferðir með góðum fyrirvara sem auðveldar röðun á ferðum. Velta má fyrir sér að taka upp samskonar fyrirkomulag fyrir allt höfuðborgarsvæðið.

Ef breyta á þjónustunni aftur í grundvallaratriðum þá þarf að undirbúa það mjög vel og með notendum. Varað hefur verið við því að breytingartíminn getur orðið mjög erfiður.



Efnisyfirlit

1 Akstursþjónusta Strætó	4
1.1 Almenn yfirlit	4
1.2 Samráð	6
2 Grunnupplýsingar um núverandi akstursþjónustu	8
2.1 Fyrirkomulag þjónustu	8
2.2 Tölur	8
Fjöldi notenda	8
Ferðir með notendur í hjólastólum	10
Ferðir og kostnaður	11
3. Rekstur og rekstrarkostnaður	17
3.1 Akstur verktaka	17
3.2 Rekstur þjónustuværs	18
3.2 Kópavogur	20
3.3 Blindrafélagið	21
4. Sóknarfæri	22
4.1 Samantekt	22
Heimildaskrá	26



1 Akstursþjónusta Strætó

1.1 Almennit yfirlit

Ferðabjónusta fatlaðs fólks er lögbundin þjónusta sveitarfélaganna við notendur. 6 sveitarfélög standa að verkefni: Garðabær, Hafnarfjörður, Mosfellsbær, Reykjavík og Seltjarnarnes hafa sameinast um rekstur ferðabjónustunnar, en þau sinntu honum áður hvert í sínu lagi. Samkomulag sveitarfélaganna um sameiginlega ferðabjónustu fyrir fatlað fólk var undirritað í apríl 2014. Kópavogsbær er aðili að samkomulaginu, en nýtir sér ekki þá akstursþjónustu sem rekin er sameiginlega undir þessum samningi

Markmið samstarfsins var fyrst og fremst að ná fram aukinni hagkvæmni með því að :

- Samnýta ferðir, en bílar frá mismunandi sveitarfélögum voru að aka fólk sömu leiðirnar á sama tíma.
- Bæta þjónustu við notendur; stytta pöntunartíma, veita samdægursþjónustu, þjónusta lengra fram á kvöldin.
- Nýta fjármagnið betur, en ekki var ætluin að spara eða skera niður það fjármagn sem veitt væri í ferðabjónustu heldur veita notendum betri þjónustu með betri nýtingu fjármagns.

Að auki var séð fram á tækifæri til að uppfæra bílafлотann sem notaður hafði verið í akstursþjónustu víðs vegar á höfuðborgarsvæðinu, en hann var kominn nokkuð til ára sinna og uppfyllti ekki kröfur um öryggisbúnað.

Akstur samkvæmt nýju kerfi hófst 1. janúar 2015. Við þessa breytingu var Strætó falin umsjón með þjónustunni fyrir öll sveitarfélögin. Þar er haldið úti þjónustuveri, en aksturinn er í höndum verktaka, sem samið var við eftir útboð.

Þessi breyting á akstursþjónustunni var umfangsmikið verkefni og inleiðing gekk ekki vel.¹ Fram komu alvarleg rekstrarvandamál í upphafi þjónustunnar en með samhentum átaki tókst að ná jafnvægi eftir að ýmis konar úrbætur voru gerðar á skipulagi og þjónustu við notendur.²

Hjá Strætó er stöðugt leitast við að halda þjónustunni í jafnvægi en jafnframt hefur athyglinni verið beint að leiðum til að bæta daglegan rekstur og ná fram rekstrarhagkvæmni. Litið hefur verið til samþærllegrar þjónustu í öðrum evrópskum löndum. Fyrir liggur úttekt á þjónustunni frá reyndum breskum sérfræðingi á þessu sviði³ en hann lagði til ýmsar úrbætur sem geta og hafa leitt til meiri hagkvæmni án þess þó að þjónustan skerðist.

Núverandi rekstrarsamningar við verktaka í akstrinum renna út í lok árs 2019. Því hefur Strætó beint því til sveitarfélaganna, sem að verkefniinu standa, að þau hefji undirbúning að endurnýjun samninga og skoði hug sinn gagnvart því. Vel þarf að fara yfir hvað fór vel og hvað ekki í núverandi samningum og velta upp hvaða leiðir eru færar til að bæta úr og gera þjónustuna enn skilvirkari. Með góðum undirbúningi eru líkurnar minnkaðar á því að sömu vandræði verði við endurnýjun samninga og urðu í upphafi verkefnisins.

Til að hefja vinnu við undirbúning á nýju útboði setti samstarfshópur félagsmálastjóra höfuðborgarsvæðinu hjá SSH saman vinnuhóp sem hefur það hlutverk að endurskoða akstursþjónustuna og koma með tillögur um breytingar. Í þessum vinnuhópi sitja Sigurbjörg Fjölhisdóttir Reykjavíkurborg, Rannveig Einarsdóttir Hafnarfjarðarbæ og Erlendur Pálsson frá Strætó.

¹Reykjavíkurborg, 2015. Sameiginleg ferðabjónusta fatlaðs fólks á höfuðborgarsvæðinu. Aðdragandi, inleiðing og framkvæmd breytinga. Innni endurskoðun Reykjavíkurborgar.

²Barry Connor BA, 2016. Demand responsive services in Iceland's Capital Region. A Review with Recommendations.

³Barry Connor BA, 2016.



Hópurinn fékk ráðgjafa frá Alta til liðs við sig og unnu Hrafnhildur Brynjólfssdóttir og Árni Geirsson með hópnum að þessari greinargerð og tilheyrandi gagnasöfnun.

Fyrsta verkefni hópsins er að meta forsendur og vilja sveitarfélaganna til að halda þessu samstarfi áfram. Mikilvægt er að ákvarðanir sem framundan eru byggja á ítarlegum greiningum á fyrirliggjandi gögnum um rekstur, kostnað og þjónustu í núverandi fyrirkomulagi. Ákveðið var að fyrsta skrefið í þeirri vinnu yrði að afla grunnupplýsinga um kerfið, velta upp valkostum um hverju er hægt að breyta og skilgreina hagsmunaaðila sem samráð yrði haft við í ferlinu. Er það tilgangur þessarar greinargerðar að koma þessum grunnupplýsingum á framfæri. Það er svo undir sveitarfélögunum komið, hvort farið verður í næsta skref, þ.e. að móta forsendur fyrir nýju útboði sem vinna þarf næsta vetur.

Fyrirnefndur vinnuhópur var myndaður í desember 2017 og hefur hann hist þrisvar sinnum en sinnt gagnaöflun með aðstoð ráðgjafanna milli funda. Verkefnið var kynnt fyrir þjónustuhópi akstursþjónustunnar, en þar sitja fulltrúar sveitarfélaganna, notenda og Strætó. Þá hefur verið leitað til Kópavogsbæjar og Blindrafélagsins um gögn, en þessir aðilar eru utan við samstarf sveitarfélaganna.

Vinnuhópurinn setti saman minnisblað með spurningum um grunnstærðir í núverandi kerfi og spurningum sem lúta að samanagerð núverandi fyrirkomulags við annað fyrirkomulag sem reynsla er af, eða hugmyndir eru um. Var markmiðið að svör við þessum spurningum myndi gefa vísendingar um hvert skyldi halda með verkefnið. Fulltrúar úr vinnuhópnum yfirfóru þessar spurningar með sínu baklandi auk þess sem minnisblaðið var lagt fyrir þjónustuhóp akstursþjónustunnar og óskað eftir ábendingum. Þá var verkefnið og minnisblaðið kynnt á fundi hjá Fjölskylduráði Hafnarfjarðar sem óskaði sérstaklega eftir

kynningu á því. Í þessari greinargerð er að finna þær upplýsingar sem söfnuðust þegar leitað var að svörum við þessum spurningum

Í fyrsta kafla er gefið yfirlit yfir aðdraganda verkefnisins, umfang þess og efni þessarar greinargerðar.

Í öðrum kafla eru settar fram grunnupplýsingar um fyrirkomulag akstursþjónustunnar og tölfraði um ferðir, fjölda notenda og kostnað við þjónustuna.

Í þriðja kafla er horft til rekstrarkostnaðar við akstursþjónustuna, akstur, þjónustuver, samlegð í þjónustunni og settar fram lykiltölur frá akstursþjónustunni í Kópavogi og hjá Blindrafélaginu.

Í fjórða kafla er velt upp mögulegum breytingum á núverandi kerfi og hver sóknarfærin eru til hagræðingar.

Í fimmta kafla er samantekt þar sem farið er yfir þá þætti sem komið hafa á óvart í umfjölluninni, hvað hefur áunnist frá fyrra kerfi og hvað er undir væntingum og tillögur um næstu skref.



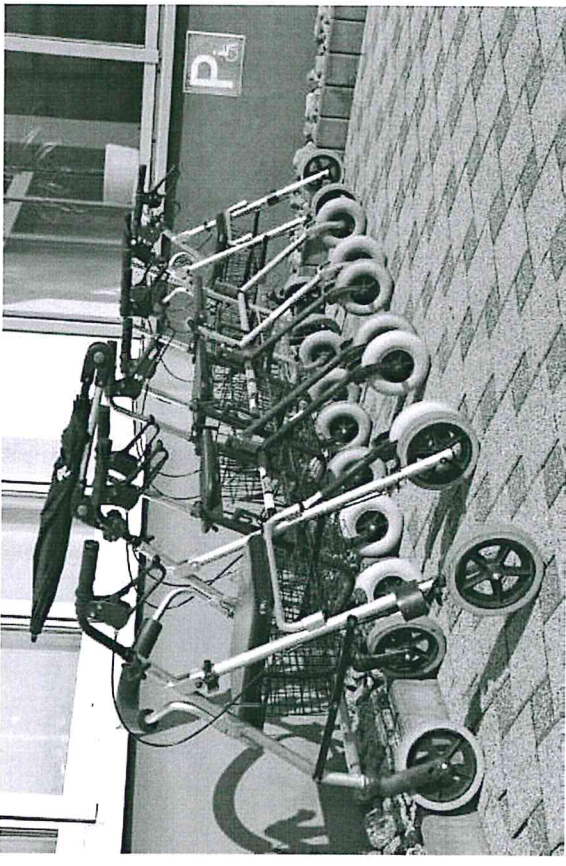
1.2 Samráð

Við öflun þeirra upplýsinga sem hér koma fram hefur verið leitað eftir sjónarmiðum og upplýsingum hjá félagsmálastjórum sveitarfélaganna, notendum þjónustunnar og þeim sem vinna við að veita þjónustuna í dag. Sú greinargerð sem hér er lögð fram verður send til hagsmunaaðila til umsagnar og þeim gefið tækifæri á að koma sínum sjónarmiðum á framfæri. Markmiðið er að saman muni greinargerðin og umsagnirnar mynda góðan grunn til ákvörðunartöku um framhaldið fyrir sveitarfélagin sem að akstursþjónustunni standa og veita leiðbeiningu um hvernig haga skuli næstu skrefum við undirbúning áframhaldandi þjónustu. Greinargerðin verður send eftirfarandi aðilum:

- Öryrkjabandalag Íslands
- Proskahjálp
- Blindrafélagið
- Sjálfsbjörg
- Strætó
- Sveitarfélög sem að samstarfinu standa; Reykjavík, Kópavogur, Seltjarnarnes, Hafnarfjörður, Mosfellsbær og Garðabær.
- Verktakar akstursþjónustu Strætó
- Þjónustuhópur Strætó
- Ágúst Þorbjörnsson Framsækni ehf.
- Samtök sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu

- Ás styrktarfélag
- Stórum áfangastöðum ferðabjónustu fyrir fatlað fólk.
- ...og fleirum ef óskir um það berast á kynningartíma.

Greinargerðin verður kynnt á vef SSH og óskað eftir umsögnum um hana. Umsagnir skulu berast á póstfangið ssh@ssh.is eða með pósti á skrifstofu SSH, Hamraborg 9, 200 Kópavogi.



2 Grunnupplýsingar um núverandi akstursþjónustu

2.1 Fyrirkomulag þjónustu

Þjónustuver Strætó sér um þjónustuna og stýrir akstrinum. Heimildir til að nota þjónustuna eru afgangir hjá hverju sveitarfélagi fyrir sig, sem ákveður fjölda ferða og gjaldskrá fyrir þjónustuna.

Þjónustuver er starfrækt í húsnæði Strætó að Þönglabakka 4 og er rekið sameiginlega með annarri þjónustu Strætó. Að akstursþjónustunni fyrir fatlað fólk, aldraða og akstur skólabbarna koma um 17 starfsmenn sem sinna um 14 ársverkum á ári við það að skipuleggja daglegan rekstur og þjónustu við notendur. Í því felst að sinna símsvörum, flotastýringu, talstöðvarsamskiptum, fjármálum, eftirliti með þjónustunni, námskeiðum og starfsmannahaldi, svo eitthvað sé nefnt.

Eftir útboð á akstri árið 2014 var samið við einn verktaka fyrir reglubundinn akstur 30 bíla, sem allir eru sérútbúnir fyrir hjólastóla, en fjölda verktaka fyrir tilfallandi akstur með blönduðum bílaflota. Í þeim hópi eru tiltækar 36 smárútur og 16 fólksbílar og auk þess gera samningar ráð fyrir því að kallað sé á leigubíla ef vantar.

Akstur er í boði á sama tíma og þjónusta strætisvagna en miðað er við að panta þurfi ferðir með a.m.k. tveggja tíma fyrirvara. Ferðir eru pantaðar hjá þjónustuveri með símtali, með tölvupósti eða á vef. Ef ferð á að hefjast fyrir 9:30 að morgni þarf að panta hana fyrir kl. 20:30 kvöldið áður. Notendur fá SMS tveim tímum áður en bíllinn er væntanlegur. Notendur eru með smáforrit þar sem þeir hafa yfirlit yfir bókaðar ferðir, geta afpantað ferðir og

séð bíllinn 30 mínútum fyrir ferð á korti.

Þjónustutími akstursþjónustunnar*

Mánudaga – föstudaga: kl. 6.30 – 01.00

Laugardaga: kl. 7.30 – 01.00

Sunnudaga: kl. 9.30 – 01.00

*Miðað er við að ferðir hefjist innan þjónustutímna.

Opnunartími þjónustuvers

Mánudaga – föstudaga: kl. 07.00–19.00

Laugardaga og sunnudaga: kl. 09.00–14.00

Mynd 2.1 Þjónustutími skv. upplýsingasíðu Strætó um akstursþjónustuna ; www.akstursthjonusta.is og úr upplýsingabæklingi til notenda.



Ef ferð er afþötuð með styttri fyrirvara en tveim klukkustundum þá telst ferðin með í uppgjöri eins og hún hefði verið farin. Hvert sveitarfélag fyrir sig ákveður gjaldskrá notenda fyrir þjónustuna og greiðsluseðlar fyrir hana eru sendir rafrænt í heimabanka.

Ökutæki, ökumenn og aðrir starfsmenn sem koma að akstursþjónustunni þurfa að uppfylla ákvæði laga, reglugerða og leiðbeininga Velferðarráðuneytisins fyrir sveitarfélög um ferðarþjónustu fatlaðs fólks frá 24. janúar 2012. Ökutæki fara reglulega í gæða- og öryggisúttektir og ökumenn þurfa að hafa aukin ökuréttindi. Þeir eiga einnig að sækja undirbúningsnámskeið vegna þjónustunnar, námskeið í skyndihjálpi, hafa hreint sakavottorð og uppfylla sérstök skilyrði um að hafa ekki gerst sekir um kynferðisbrot.



2.2 Tölur

Fjöldi notenda

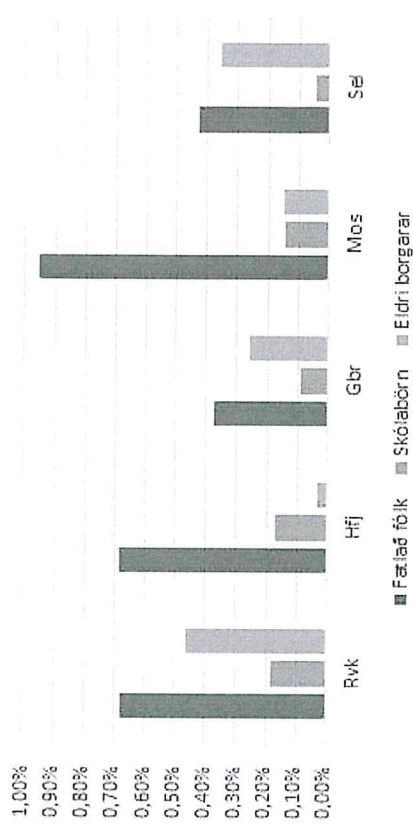
Akstursþjónusta Strætó er fyrir fólk með fötlun og eldri borgara. Daglega aka um 80 bílar í akstursþjónustunni og meðalfjöldi farþega er um 2000 á dag á virkum dögum.⁴ Í tölulegum samantektum er hópnun oft skipt í þrennt þar sem ferðir með skólabörn með fötlun eru hafðar sér. Alls voru notendur 2186 árið 2017 (tafla 2.1). Af þeim er fólk með fötlun fjölmennasti hópurinn og eldri borgarar koma næst.

	Rvk	Hfj	Gbr	Mos	Sel	Kóp
Fatlað fólk	838	196	57	93	19	
Skólabörn	223	50	12	14	2	14
Eldri borgarar	564	8	39	15	16	
Nemakort	33	2	1	1	1	
	1658	256	109	123	38	14

Tafla 2.1 Fjöldi notenda 2017.

Kópavogur nýtir þjónustuna eingöngu fyrir skólabörn en heldur úti sinni eigin akstursþjónustu fyrir aðra. Í allri tölfraði hér á eftir er Kópvogi því sleppt.

Ef skoðað er hlutfall notenda af íbúafjölda hvers sveitarfélags kemur í ljós að nokkur munur er á milli sveitarfélaga (mynd 2.2). Fatlaðir notendur í Mosfellsbæ eru hlutfallslega meira en tvöfalt fleiri en í Garðabæ og hlutfall eldri borgara er mjög breytilegt og eru t.d. afar fáir í Hafnarfirði. Það er vegna þess að sveitarfélagið ákvað að taka þá notendur út úr sameiginlegum rekstri akstursþjónustunnar. Skýringar á þessum breytileika er annars einkum vegna staðsetningar á stórum heimilum fyrir fólk með fötlun og sambýlum.



Mynd 2.2 Fjöldi notenda sem hlutfall af heildaríbúafjölda hvers sveitarfélags.

⁴ Ársskýrsla Strætó 2016 sjá <https://straeto.is/uploads/files/320-75ebbb83e5.pdf>



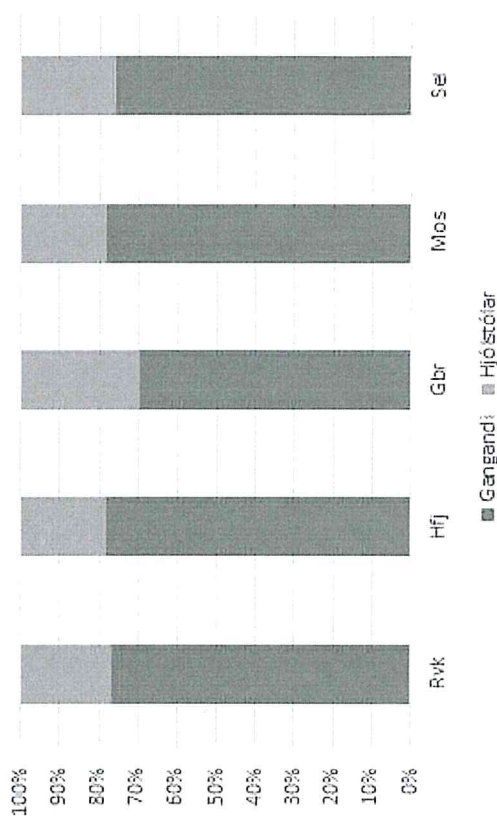
Ferðir með notendum í hjólastólum

Hluti af notendum akstursþjónustunnar eru í hjólastólum, sem kalla á sérútbúna bíla. Ef hlutfall þeirra ferða er borið saman á milli sveitarfélaga kemur í ljós að hlutfallið er nokkuð hærra hjá Garðabæ en í hinum sveitarfélögum fjórum, en þar er hlutfallið á mótá (mynd 2.3).

Um 24 % af öllum notendum ferðþjónustunnar nota hjólastól og þurfa þess vegna sérútbúinn bíl. Hlutfall ferða notenda sem eru gangandi eða nota hjólastól má sjá á mynd 2.3 og er skipt upp eftir sveitarfélögum.

Í dag er akstursþjónustan með 52 bíla í rekstri sem taka hjólastóla og er 1.1 hjólastóll að meðaltali í hverri ferð. Náðst hefur nokkur hagræðing með því að sveitarfélögin standi saman að þjónustunni, því ef þau væru hvert með sína þjónustu þyrfti fleiri sérútbúna bíla í reksturinn.

Það væri hagkvæmara fyrir skipulag ferðanna ef það væru 3-5 fleiri bílar sem tækju hjólastóla, en eru í rekstrinum í dag. Þannig má hagræða með breyttri samsetningu bílaflotans.



	Rvk	Hfj	Gbr	Mos	Sel
Gangandi	76.8%	78.4%	69.5%	78.2%	76.0%
Hjólastólar	23.2%	21.6%	30.5%	21.8%	24.0%

Mynd 2.3 Hlutfall ferða á ári með notendum í hjólastólum eða gangandi. Meðaltal fyrir árin 2016-2017.



Ferðir og kostnaður

Teknar voru saman tölur um ferðir árið 2017 og er sundurliðun á þeim að finna í töflunum hér á eftir. Fyrri taflan sýnir akstur með fatlaða og aldraða en sú seinni sýnir akstur með skólabörn.⁵

Gera þarf skýran greinarmun á ferðum, mínútum og kílómetrum sem annars vegar farþegar fara og hins vegar bílarnir. Gögnum um ferðir bílanna er ekki haldið til haga sérstaklega og þarf því að vinna þær upplýsingar upp úr gögnum um ferðir einstaklinganna. Þetta er ekki hægt að gera alveg skekkjulaust. Bílferð telst vera frá því fyrsti farþegi stígur inn í tóman bíl og hún endar þegar bíllinn er tómur á ný.

Alls voru farnar 338.921 farþega-ferðir með fatlaða og aldraða (tafla 2.4). Að jafnaði eru það um 929 ferðir á dag og meðallengd ferða var um 6,0 km. Hafnirðingar og Mosfellingar aka lengra og lengur en aðrir notendur. Ferðir Reykvíkinga eru að meðaltali 5,7 km en Mosfellinga 9,2 km. Að meðaltali eru 2,2 í hverjum bíl sem er í ferð, en fleiri eru í bílunum á morgnana en seinni partinn. Einingaverð fyrir hverja farþegaferð er lægst hjá Garðabæ, 2865 kr en hæst hjá Reykjavík, 3.647 kr. Reykvíkingar borga einnig hæsta einingarverðið ef litið er á kostnað fyrir hvern ekinn kílómeter eða á hverja mínútu fyrir hvern farþega og munar þar tölurverðu.

Alls voru farnar 71.210 ferðir með skólabörn eða um 195 ferðir á dag að jafnaði og meðallengd ferðar var um 6,1 km (tafla 2.5). Mosfellingar eru lengst í hverri ferð og þeirra ferðir eru lengri í kílómetrum en annarra íbúa. Ferðir og ferðatími í Hafnarfirði og Garðabæ koma þar á eftir. Ferðir grunnskólabarna í Reykjavík eru stytstar, að meðaltali 5,3 km en hjá Mosfellingum lengstar, 12,8 km, enda er flestum börnunum ekið út úr sveitarfélaginu í skóla

⁵ Tölur fyrir skólabörn á Seltjarnarnesi eru ekki með, vegna þess hve notendur eru fáir.

til Reykjavíkur; í Klettaskóla, Langholtsskóla eða Fellaskóla, svo dæmi séu tekin. Kostnaður á hverja farþegaferð er misjafn eftir sveitarfélögum. Hann er hæstur hjá Reykjavík 4.625 kr en lægstur hjá Mosfellsbæ 2.333 og er munurinn þarna nálægt því að vera tvöfaldur. Enn og meiri munur kemur í ljós þegar kostnaður fyrir hvern ekinn kílómeter eða á hverja mínútu fyrir hvern farþega er skoðaður, og er munurinn þar á milli hæsta og lægsta einingarverðs meira en 400%. Skýringin á þessum kostnaðarmun liggur í reiknireglunni sem er notuð til að skipta kostnaðinum, en um hana er fjallað í lok þessa kafla.



Mismunandi lengdir ferða skýrist aðallega af því að þjónustustaðir eru margir miðsvæðis á höfuðborgarsvæðinu og því lengst frá Mosfellsbæ og Hafnarfirði (mynd 2.6).

Fastar ferðir eru nálægt því að vera 80% ferðanna sem farnar eru, það er ferðir sem eru pantaðar með löngum fyrirvara og tengjast t.d. reglubundinni skóla- eða vinnusókn. Með því að fjölga föstu ferðunum þá verður auðveldara að skipuleggja þjónustuna. Þar getur verið gagnlegt að setja hvata inn í kerfið.



Faraðir og aldraðir, 2017	Rvk	Hfj	Gbæ	Mós	Sel	Samtals
Fjöldi farþega-ferða	244.957	51.138	17.582	20.964	4.280	338.921
Fjöldi notenda	1.435	248	70	108	22	1.883
Fjöldi bíl-mínútna til uppgjörs	2.569.090	535.184	144.288	177.585	41.275	3.468.462
Fjöldi ekinna farþega-km	1.407.486	411.376	113.810	189.077	28.696	2.150.445
Meðallengd ferðar farþega í km	5,7	8,0	6,3	9,2	6,5	6,0
Hlutfall farþega-ferða	72,3%	15,1%	5,2%	6,2%	1,3%	100,0%
Hlutfall farþega-km	65,5%	19,1%	5,3%	8,8%	1,3%	100,0%
Kostnaðarhluti hvers sveitarfélags	893.457.928	186.329.745	50.379.244	61.961.745	14.411.833	1.206.540.495
Hlutfall af heildarkostnaði	74,1%	15,4%	4,2%	5,1%	1,2%	100,0%
Kostnaður á bíl-mínútu	348	348	349	349	349	348
Kostnaður á farþega-ferð	3.647	3.644	2.865	2.956	3.367	3.560
Kostnaður á ekinn farþega-km	635	453	443	328	502	561

Tafla 2.4 Ferðir með aldræða og fólk með fötlun árið 2017. * Ferðir með leigubílum telja ekki í tíma- eða vegalengd ferða.

- Lengri ferðir með notendum í Mosfellsbæ og Hafnarfirði skýrast að mestu af því að þjónustustaðir eru margir miðlægt á höfuðborgarsvæðinu. Ferðahraði með notendum úr Mosfellsbæ og Hafnarfirði er líka hærri, væntanlega vegna þess að hlutfallslega lengri hluti leiðarinnar er farinn á stofnbrautum.
- Töluverður munur er milli sveitarfélaga á kostnaði á ekinn farþega-kílómetra og hverja ferð. Kostnaður er gerður upp á grunni bíl-mínútna í hreinum ferðum.
- Í umfjöllun um akstursþjónustu Kópavogs kemur fram að meðalkostnaður á ferð árið 2017 er 2.347 kr (verðlag þess árs) en eins og sjá má í töflunni er meðalkostnaður á ferð fyrir öll sveitarfélögin sem eru í sameiginlegu akstursþjónustunni hærri.
- Um 8-9% af ferðunum er farin af leigubílum og þar eru ekki til upplýsingar um lengd ferða, hvorki tíma eða km.
- Fjöldi bíl-mínútna til uppgjörs er reiknaður úr þrengra úrtaki en aðrar tölur, þ.e. þar sem staðfestar tímasetningar liggja fyrir.
- Kostnaður við þjónustuver er ekki inni í kostnaði við ferðir.



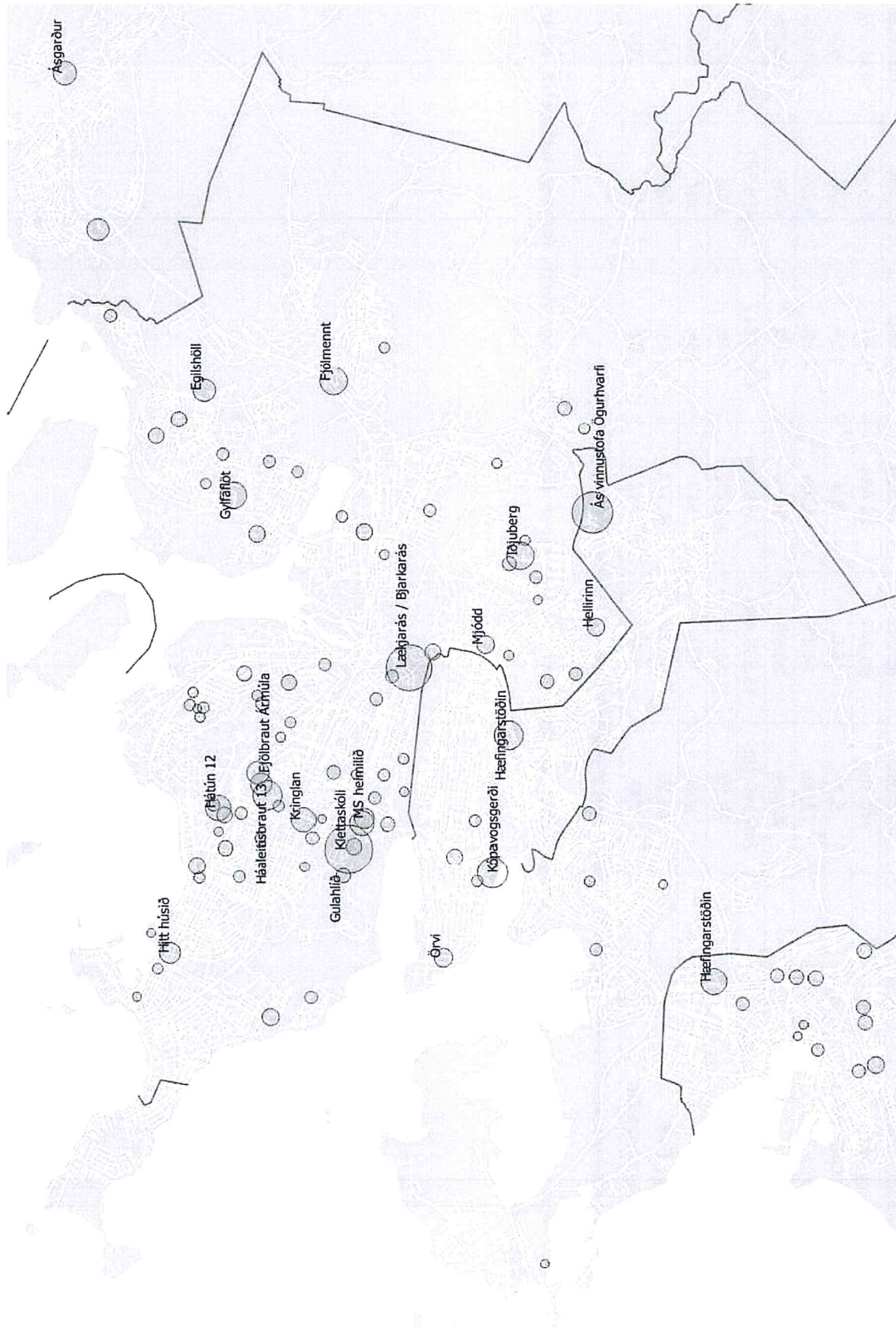
Grunnskólaborðn, 2017	Rvk	Hfj	Gbæ	Mos	Kóp	Allis
Fjöldi farþega-ferða	51.976	10.560	2.866	2.100	3.708	71.210
Fjöldi notenda	223	50	12	14	14	313
Fjöldi bíl-mínútna til uppgjörs	473.050	85.341	14.396	10.083	22.596	607.409
Fjöldi ekinna farþega-km	273.306	89.247	23.684	26.857	20.558	433.652
Meðallengd ferðar farþega í km	5,3	8,5	8,3	12,8	5,5	6,1
Hlutfall farþega-ferða	73,0%	14,8%	4,0%	2,9%	5,2%	100,0%
Hlutfall farþega-km	63,0%	20,6%	5,5%	6,2%	4,7%	100,0%
Kostnaðarhluti hvers sveitarfélags	240.396.765	43.539.440	7.378.284	4.898.317	11.450.787	307.663.593
Hlutfall af heildarkostnaði	78,1%	14,2%	2,4%	1,6%	3,7%	100,0%
Kostnaður á bíl-mínútu	508	510	513	486	507	507
Kostnaður á farþega-ferð	4.625	4.123	2.574	2.333	3.088	4.321
Kostnaður á ekinn farþega-km	880	488	312	182	557	709

Tafla 2.5 Ferðir með grunnskólaborðn⁶ árið 2017. * Ferðir með leigubílum telja ekki í tíma- eða vegalengd ferða.

- Svipaðar athugasemdir gilda fyrir þessa töflu og hina fyrri. Kostnaður á farþega ferð og hvern farþega-kílómetra er mjög breytilegur eftir stærð sveitarfélaganna.

⁶ Seltjarnarnes tekið út vegna þess hve notendur eru fáir.





Mynd 2.6: Algengustu áfangastaðir notenda í ferðþjónustunni. Sýndir eru þeir staðir þar sem 500 eða fleiri farþega-ferðum lauk 2017. Nafn fylgir þeim stöðum þar sem 2000 eða fleiri farþega-ferðum lauk.



Kostnaðarskipting

Kostnaður við þjónustuna er reiknaður út frá reiknireglu sem sveitarfélögin hafa komið sér saman um.⁷ Í fyrstu var grundvöllur kostnaðarskiptingar fjöldi kílómetra og fjöldi ferða en þá gat hæglega myndast misvægi, þar sem verktökunum er greitt eftir akstur tíma eins og útboðið sem unnið er eftir gerir ráð fyrir. Á seinni hluta árs 2015 var gerð breyting á þessu og eftir það hefur verið stuðst við reiknireglu sem byggir á raunverulegri notkun á akstur tíma bílanna.

Tími allra akstursþjónustuferða sem sannanlega tilheyrr hverju sveitarfélagi fyrir sig (án blöndunar milli sveitarfélaga) er lagður saman og hlutfall hvers sveitarfélags er lagt til grundvallar kostnaðarskiptingunni.

Kostnaði vegna blandaðra akstursþjónustuferða, þ.e. með farþega frá fleiri en einu sveitarfélagi, „tómra“ ferða þegar farþegar eru sóttir, ónógrar nýtingar á kerfinu ofl. er skipt í sömu áðurnefndum hlutföllum.

Hlutfallsleg kostnaðarskipting er reiknuð út frá þessu í mánuði hverjum og er því mismunandi milli mánaða. Í töflu 2.7. er sýnt dæmi um niðurstöðu reiknireglunnar fyrir dæmigerða viku í maí 2015, sem var skoðuð, þegar þessi regla var tekin upp.

⁷ Framsækni, 2015. Minnisblað. Kostnaðarskipting milli sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu vegna Ferðaþjónustu fatlaðs fólks. Ágúst Þorbjörnsson tók saman.

Sveitarfélög	Hlutfall rauntíma "hreinna" sveitarfélagiferða
Reykjavík	72.0%
Hafnarfjörður	15.7%
Garðabær	4.7%
Mosfellsbær	6.3%
Seltjarnarnes	1.3%
	100.0%

Tafla 2.7 Dæmi um niðurstöðu úr nýrri reiknireglu fyrir kostnaðarskiptingu sveitarfélaganna fyrir vikutímabil 5-10. maí 2015.

Var þessi breyting m.a. gerð með þeim rökum að hlutfall rauntíma akstursþjónustuferða þar sem farþegar frá fleiri en einu sveitarfélagi koma við sögu væri lágt (í skoðunarvikunni 7-8%) og að minna væri um samnýtingu á akstursþjónustuferðum farþega með lögheimili í Reykjavík, en t.d. fyrir farþega með lögheimili í Hafnarfirði. Kostnaðarskiptingin gæti ekki orðið mikið sanngjarnari því hún byggðist á raunverulegri notkun á akstur tíma, sem er einingin sem er notuð við greiðslu til verktaka.

Til samanburðar er hér sýnt til skýringar dæmi um hvernig kostnaðarskiptingin var áður, og er sá útreikningur miðaður við maí mánuð 2015. Þar var heildarkostnaði annars vegar skipt eftir fjölda ferða með farþega hvers sveitarfélags (50% vægi) og hins vegar var reiknuð samtala allra útreiknaðra stystu farþegaferða hvers sveitarfélags (50% vægi). Þetta hlutfall var reiknað fyrir hvern mánuð fyrir sig og má sjá dæmi um niðurstöðu úr þessum útreikningi í töflu 2.8.



Sveitarfélög	Kostnaðarskipting skv. eldri reglu m.v. fjölda ferða
Reykjavík	66.7%
Hafnarfjörður	17.8%
Garðabær	5.6%
Mosfellsbær	8.1%
Seltjarnarnes	1.7%

Tafla 2.8 Dæmi um niðurstöðu úr eldri reiknireglu fyrir kostnaðarskiptingu sveitarfélaganna fyrir maímánuð 2015.

Reglan um skiptingu kostnaðar milli sveitarfélaga byggist á því að felldar séu niður allar blandaðar ferðir, þ.e. þegar farþegar úr ólíkum sveitarfélögum ferðast saman hluta ferðar. Gallinn við þetta er sá að niðurfellingin kemur mjög misjafnt niður vegna landfræði- og lýðfræðilegra aðstæðna í sveitarfélögum. Tafla 2.9 sýnir þetta vel. Tölurnar í efstu tveimur línunum eru notaðar til að skipta kostnaði, þ.e. akstursmínútur bílanna í „hreinum“ ferðum og hlutfallsskipting þeirra. Línurnar þrjár fyrir neðan sýna hins vegar að með þessari aðferð er um þriðjungur allra ferða í smærri sveitarfélögum felldur niður úr hlutdeildinni sem skiptir

kostnaðinum, en aðeins 7% í Reykjavík. Þessi útfærsla, að kostnaður við blandaðar ferðir væri skipt í sömu hlutföllum og ferðum þar sem farþegar eru bara frá einu sveitarfélagi, var ákvörðun sem tekin var af stjórn SSH og byggðist á pólitískri sátt.

Í úrtaki ferða, þar sem rauntími innstigs og útstigs liggur fyrir árið 2017, sátu farþegar í bílunum í 6,06 milljón mínútur meðan bílarnir óku með farþega í 4,12 milljón mínútur. Því má segja að 1,94 milljónir mínútna hafi unnist með samlegðinni, bæði innan sveitarfélaganna og milli þeirra.

Ökuferðir	Rvk	Híj	Gbæ	Mios	Sel	Samtals
Hreinar bíl-mín	3,042,140	620,525	158,684	187,668	43,218	4,075,871
Hlutfall hreinna bíl-mín	74.6%	15.2%	3.9%	4.6%	1.1%	99.4%
Fjöldi hreinna farþega-ferða (síðar)	227,275	42,980	11,452	13,607	2,563	297,877
Fjöldi blandaðra farþega-ferða (síðar)	17,666	9,921	5,844	6,915	1,503	41,849
Hlutfall blandaðra farþega-ferða af öllum f-f (síðar)	7.2%	18.8%	33.8%	33.7%	37.0%	12.3%

Tafla 2.9: Hlutfallsskipting ekinna bíl-mínútna, sem lögð er til grundvallar kostnaðarskiptingu. Neðar er sýndur fjöldi farþega-ferðanna sem farinn er í hreinum bíl-ferðum og blönduðum. Blandaðar ferðir reiknast ekki inn í bíl-mínútur og kostnaðarhlutföllin endurspeglja því tiltölulega minni notkun bílanna hjá smærri sveitarfélögum. Úrtakið nær til þeirra farþega-ferða sem hægt er að heimfæra upp á stakar bíl-ferðir til að greina hverja eru hreinar og hverjar ekki. Hreinar bíl-mínútur ná ekki 100% því Kópavog vantar.



3. Rekstur og rekstrarkostnaður

3.1 Akstur verktaka

Bílar sem notaðir eru við aksturinn eru mismunandi og um þá gilda mismunandi samningsforsendur:

- Sérútbúnir bílar fyrir 2 hjólastóla á föstum samningi (A)
- Sérútbúnir bílar fyrir 2 hjólastóla í stökum ferðum (B2)
- Minibus (B3)
- Fólksbíll (B4)
- Leigubílar
- Rútur

A bílarnir eru allir reknir af sama verktaka. Þeir eru allir auðþekkjjanlegir með samræmt gult/rautt strætóútlit. Mest geta þeir tekið 7 farþega; tvo hjólastóla og fimm í sæti. Samningar við A bílana miða við að kaupa af þeim þjónustu virka daga frá 7:30 - 17:30 en utan þessa tíma og um helgar er greitt fyrir akstur tíma bílanna þegar þeir eru í notkun. Þessi fasta viðvera eykur á fastan rekstrarkostnað þar sem þjónustan er líka keypt á tímum þegar bílarnir eru ekki notaðir. Betri nýting á þessum bílum myndi lækka heildarkostnaðinn.

B bílarnir eru blanda af smárútum sem geta tekið hjólastóla og leigubílum. Það eru 52 bílar í þessum flokki og rúmlega helmingurinn getur tekið einn hjólastólafarþega en tveir af þeim geta tekið tvo. B bílum er greitt fyrir tilfallandi akstur.

C bílar eru leigubílar og er einungis greitt fyrir þá þegar farartækið er að flytja farþega. Gjaldið er venjulegt leigubílagjald með 20% afslætti.

Gera má ráð fyrir því að við útgerð á venjulegum leigubíl sé launakostnaður 70% af heildarkostnaði en kostnaður við bílinn sjálfan, þ.e. afskriftir, viðhald, eldsneyti og annar rekstur 30%. Því má giska á að ef sérútbúinn bíll fyrir tvo hjólastóla kostar tvöfalt meira en venjulegur leigubíll, þá ætti kostnaður við útgerð bílsins að vera u.p.b. 30% hærri fyrir sérútbúna bílinn en leigubílinn.

Tafla 3.1 sýnir hvernig ferðir skiptust á ofangreinda flokka bíla og hver kostnaðurinn er á hverja ferð. Þar kemur fram að hver ferð í leigubíl kostaði kr. 2.705 en sú tala ætti að vera vel sambærileg við almenn verð á leigubílaþjónustu. Viðmiðun um kostnað fyrir aðra bíla má e.t.v. nálgast gróflaga út frá hlutföllum launa- og tækjakostnaðar hér fyrir ofan, með fyrirvara um nýtingu.

Forsendur á bak við greiðslur fyrir bílana eru misjafnar og eru bundnar í rammasamninga. Þannig eru A bílar í samfelldri vinnu en B bílar fá greitt fyrir hverja ferð + 20 mínútur þegar bil er milli ferða og gjald fyrir kílómetra ef langt er á milli þeirra staða sem síðasta ferð endaði og næsta ferð byrjar. Leigubílar fá hins vegar greitt eftir mæli og með startgjaldi, með 20% afslætti.

Þegar tilboð lágu fyrir í aksturskostnaðinn var kostnaður sveitarfélaganna miðað við þessi tilboð ekki reiknaður. Kostnaðurinn var því ekki fyrirséður og kom sveitarfélögunum á óvart.

Samningar við akstursaðilana er til ársloka 2019.



Bílar	Fjöldi bíla	Fjöldi ferða	Hlutféll	Kostnaður á ferð
A Smárúta, 2 hjólastólar	30	16.013	42%	4.559
B2 Smárúta hjólastólar	29	9.502	25%	3.673
B3 Smárúta	7	2.048	5%	3.334
B4 Fólksbílur	16	7.031	18%	3.093
Leigubílar		3.516	9%	2.705
Samtals		38.110	100%	

Tafla 3.1: Skipting ferða og kostnaður í janúar 2018

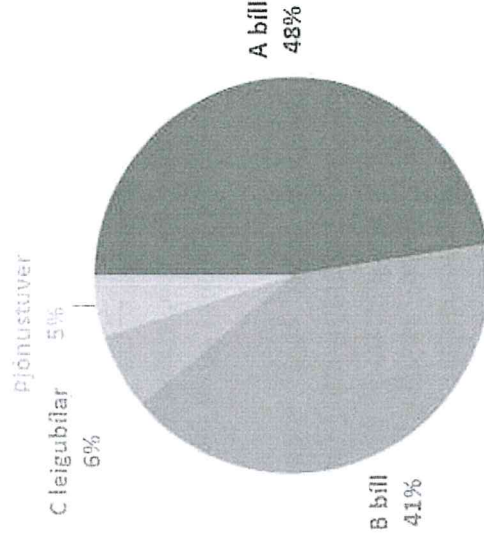
Skiptingu ferða og kostnaðar milli mismunandi bíla má sjá í töflu 3.1. Hæstur er kostnaðurinn á ferð fyrir föstu A bílana en leigubílar eru ódýrastir.

Meðalkostnaður á hverja farþega-ferð í akstri skólabarna árið 2017 er kr 4.321 en hjá almennu akstursþjónustunni fyrir fólk með fötlun er kostnaður við hverja ferð 3.560 kr.



3.2 Rekstur þjónustuværs

Kostnaður við rekstur þjónustuværsins í núverandi kerfi var um 77 M kr árið 2017 en heildarkostnaðurinn við aksturinn var 1.537 milljónir kr. Heildarkostnaðurinn skiptist hlutfallslega sem hér segir:



Rekstur þjónustuværsins var ekki boðinn út heldur var Strætó falið að sinna verkefningu eftir að Strætó leitaði eftir því að „taka



við allri umsjá á Ferðþjónustu fatlaðra fyrir sveitarfélögin sex á Höfuðborgarsvæðinu“ eins og segir í greinargerð Strætó frá 2013.⁸ Strætó lagði á sínum tíma mat á kostnaðinn sem fælist í umsjá með Ferðþjónustu og það var mat fyrirtækisins að það gæti sinnt þjónustunni fyrir árlagan kostnað upp á 75. m.kr. (verðlag 2013). Kostnaður vegna þjónustuvæðis er greiddur af Strætó bs.

Í upphafi verkefnisins hjá Strætó voru væntingar um að nýtt tölvakerfi gæti alfarið séð um röðun ferða. Það gekk ekki upp og í dag eru 3 starfsmenn sem starfa við að handraða í bíla, eftir að tölvakerfið hefur komið með sína tillögu. Þá má sjá í gögnum Strætó að væntingar voru til þess að með nýju forriti, Trapeze, sem héldi utan um pantanir og akstur, væri hægt að veita betri þjónustu án kostnaðarauka.

2.3 Samlegð í þjónustunni

Mikilvægt er að gera sér grein fyrir því í hvaða atriðum hagkvæmni vegna samlegðaráhrifa kemur fram. Þegar sá möguleiki er skoðaður að stakt sveitarfélag taki sig út úr samstarfinu má búast við því að sveitarfélagið geti hagað þjónustunni og samningum um hana eftir eigin höfði en á móti getur hagkvæmni vegna samlegðaráhrifa glatast.

Erfitt er að sýna fram á samlegð vegna þess að rekstrartölur eru allar fengnar úr sameiginlegum rekstri og þarf því að álykta út frá fyrirkomulagi rekstarins í hverju samlegðin liggur. Nefna má eftirtalin atriði:

- Því fleiri sem notendur eru innan sama kerfis má ætla að oftast sé mögulegt að samnýta ferðir.
- Sérþálfað starfslið í þjónustuveri myndar samstæðan hóp.

⁸ Strætó bs, 2013. Ferðþjónusta fatlaðra. Greinargerð um fyrirkomulag akstursþjónustu í umsjón Strætó.

Því stærri sem þessi hópur er, þeim mun betur getur hann mætt forföllum, t.d. veikindum, án þess að starf þjónustuvæðisins fari úr skorðum.

- Hugbúnaður, húsnæði, þjálfun og fleiri þættir af því tagi sem lúta að uppsetningu og rekstri þjónustuvæðis eru hagkvæmari með einu stóru en mörgum litlum, að því gefnu að sama fyrirkomulag sé notað.
- Kostnaður við útboð og samningagerð.
- Stærðarhagkvæmni rekstraraðilans, sem ætla má að hafi með höndum stöðugri rekstur og betri tækifæri til að ná fram skilvirkni eftir því sem reksturinn er umfangsmeiri. Þó er ekki útilokað að sama hagkvæmni náist hjá rekstraraðilanum ef hann þjónar samtímis mörgum sveitarfélögum sem hvert og eitt rekur sitt kerfi.

Hugsanlegt er að á hinn bóginn megi ná fram persónulegri þjónustu í smærra þjónustuveri.

Um þriðjungur bílferða samnýttist, þ.e. tveir eða fleiri notendur ferðast saman hluta leiðar eða alla leið. Hlutfall farþega-ferða þar sem farþegar frá fleirum en einu sveitarfélagi ferðast saman hluta leiðarinnar er um 14% fyrir þjónustuna í heild en þó mjög misjafnt eftir sveitarfélögum. Meðal markmiða þjónustuvæðisins er að samnýta ferðir sem best en eðlilega er samnýting aðeins möguleg að vissu marki, sem ræðst af fjölda notenda sem á erindi svipaða leið á svipuðum tíma. Notast er við sérhæfðan hugbúnað að hluta við skipulagningu ferða en sérþekking starfsfólks er nauðsynleg til að ná sem bestum árangri. Finna þarf það umfang starfsemi í þjónustuveri sem hefur jaðarkostnað jafnan tilsvarendi ábata í bættri samnýtingu, m.ö.o. bæta þarf við fólki í þjónustuver þangað til viðbótarstarfsmaður hættir að standa undir sér með bættri nýtingu.



3.2 Kópavogur

Kópavogur er með sína akstursþjónustu fyrir fatlað fólk og aldraða fyrir utan sameiginlega akstursþjónustu sveitarfélaganna. Nýr þjónustuaðili tók við rekstrinum eftir útboð 1. desember 2016 og hefur gengið vel. Fyrir þessa breytingu var stofnaður vinnuhópur sem hittist mjög oft og fór yfir þjónustuna. Í honum sátu fulltrúar frá Þroskahjálp og Öryrkjabandalaginu fyrir hönd notenda. Starf þessa hóps átti stóran þátt í hversu vel yfirfærslan yfir á nýjan verkataka gekk.

Helstu lykiltölur úr þeirra rekstri, fyrir ferðir með fatlað fólk og aldraða, má sjá í töflu 3.2 en tölur þar eru fengnar úr ársskýrslum Velferðarsviðs Kópavogs fyrir árin 2015-2016 og skv. upplýsingum beint frá Velferðarsviði fyrir árið 2017. Í töflunni eru ekki upplýsingar um akstur fyrir Menntasvið sem verktakinn sem sér um þjónustuna í Kópavogi sér einnig um. Það er akstur með framhaldsskólanemendum, grunnskólabörn og leikskólabörn. Aðrar upplýsingar sem hér koma fram koma úr reglum bæjarins um akstursþjónustu auk þess sem fundað var með forsvarsfólki þjónustunnar frá bænum. Þessar tölur eiga við akstursþjónustu fyrir fólk með fötlun sem er eldra en 18 ára og eldri borgara. Strætó bs. sinnir akstursþjónustu fyrir skólabörn og sú þjónusta heyrir undir Menntasvið Kópavogsbæjar.

Akstursþjónustan í Kópavogi er í öllum aðalatriðum með sama þjónustustig og hjá Strætó. Alls voru ferðirnar 48.516 með fatlaða og aldraða fyrir velferðarsvið, en þegar bætt er við ferðum fyrir Menntasvið með framhaldsskólanemendum, leikskólabörn og grunnskólabörn, eru ferðirnar alls 66.885 árið 2017. Ferðirnar í akstursþjónustu Strætó voru 339.921 þannig að akstursþjónustan í Kópavogi er um 20% af stærð akstursþjónustu Strætó.

Nýr þjónustuaðili tók við akstrinum árið 2016. Eingöngu er keyrt

á sérútbúnum bílum sem geta tekið hjólastóla. Kostnaður á ferð árið 2017 fyrir fatlaða og aldraða var kr. 2.347 skv. upplýsingum Velferðarsviðs og kostnaðurinn er áþekkur þegar akstrinum fyrir Menntasvið með skólabörn er bætt við.

	2015	2016	2017
Fjöldi ferða fatlað fólk	32,066	37,781	41,040
Fjöldi ferða aldraðir	5,142	6,097	7,476
Fjöldi ferða alls	37,208	43,878	48,516
Kostnaður á ári kr.	73,223,020	108,615,648	102,398,533
Greiðslur farþega kr.	8,016,050	8,765,600	11,468,500
Heildarkostnaður á ferð kr.	81,239,070	117,381,248	113,867,033
	2,183	2,675	2,347
Fatlaðir	111	135	153
Aldraðir	108	143	164
Notendur alls	219	278	317

Tafla 3.2 Akstursþjónusta í Kópavogi fyrir fólk með fötlun eldra en 18 ára og eldra fólk, lykiltölur frá Velferðarsviði. Hér inni eru ekki tölur frá Menntasviði fyrir akstur með skólabörn. Heimild: Ársskýrslur Velferðarsviðs 2015-2016 og gögn frá Velferðarsviði fyrir 2017.

Í samningnum við rekstraraðila var samið um fast gjald fyrir hverja farþegaferð, óháð lengd, sem breytist í takti við vísitölu (tafla 3.2.). Þar fyrir utan hefur Kópavogsbær styrkt fjárfestingu í bílunum t.d. fyrir bakstuðning með festingum fyrir hjólastóla og spjaldtölvur. Allir bílarnir eru tengdir ferðavakanum, sem er staðsetningarkerfi, og verktakinn og Kópavogsbær geta því alltaf séð hvar bílarnir eru. Í þjónustuveri starfa 2-3 á vegum verktakans.

Boðið er upp á samdægurspantannir en fjárhagslegur hvati er í kerfinu til að panta ferðir með góðum fyrirvara. Allir notendur fá upplýsingablað í hendurnar þegar þeir koma inn í kerfið. Þar kemur t.d. fram hver kostnaður notenda er við kerfið og hvernig



hann hækkar fyrir hverja ferð, ef ferðir eru pantaðar með stuttum fyrirvara. Ferð sem er pöntuð að morgni og á að vera farin fyrir k. 16:00 kostar t.d. 1000 kr á hvern legg, í stað þess að vera helmingur af strætófargjaldi (nú 210 kr). Sama á við um kvöldferð sem er pöntuð eftir kl. 16:00 á virkum degi eða eftir kl. 14:00 um helgar. Aldraðir greiða 500 kr fyrir ferð upp að 16 ferðum og 1.000 fyrir ferð séu ferðirnar fleiri. Þessar reglur eru nokkuð þrengri en í akstursþjónustu Strætó og í þessu felst beinn fjárhagslegur hvati til að hafa meiri fyrirvara á pöntunum í kerfinu. Um leið fær sá sem sinnir akstrinum aukinn fyrirvara til að skipuleggja ferðir.

Kópavogsbær sér um innheimtu á hlut notenda sem er ólíkt sameiginlegu ferðabjónustunni, því þar sér Strætó um innheimtu.

3.3 Blindrafélagið

Blindrafélagið rekur akstursþjónustu fyrir blinda í Reykjavík, Seltjarnarnes og á Akureyri. Aflað var gagna um heildarþjónustuna sem nær yfir bæði sveitarfélögin en um 260 nýta sér þjónustuna í hverjum mánuði, af þeim 362 lögblindu einstaklingum á ferðabjónustualdri sem eru á skrá hjá þjónustu- og þekkingamiðstöðinni fyrir blinda, sjónskerta og daufblinda einstaklinga. Samningur gerir ráð fyrir að notendur séu orðnir 18 ára og sveitarfélögin ákveða hámarksfjölda ferða. Notandi pantar sér bíl með því að hringja á leigubílastöð en Hreyfill og leigubílastöð á Akureyri sjá um aksturinn. Þjónustan er talin vera hagkvæmari en að vera með í sameiginlegri akstursþjónustu því að þjónustan er almenn og verið er að nýta fjárfestingu sem er til staðar í samfélaginu, í stað þess að nota sérlausnir sem ekki er nauðsynlegt fyrir þessa þjónustu. Fjöldi ferða árið 2017 var 38.340

Þjónustan er aðgengileg allan sólarhringinn en er einungis niðurgreidd frá 06:30-24:00. Grunnjald notenda nemur einu

staðgreiðslufargjaldi í almenningsvagna Strætó en er skipt upp í þrep eftir kostnaði við ferðina, eins og sjá má í meðfylgjandi dæmum sem miða við fargjald í mars 2018:

- Kostn.: 690–6.599 kr., gjald notanda: 460 kr.
- Kostn.: 6.600–8.599 kr., gjald notanda: 920 kr.
- Kostn.: 8.600–10.600 kr., gjald notanda: 1.380 kr.

	2016	2017
Fjöldi ferða	37.311	38.340
Kostnaður á ári	88.585.582	97.181.368
Kostnaður á ferð	2.374	2.535
Fjöldi á ferðabjónustu aldri	362	362
Greiðslur farþega	16.137.840	17.529.160
Meðgjald farþega á ferð	433	457
Kostnaðarhlutdeild notenda	18%	18%

Mynd 1.8 Akstursþjónusta lögblindra í Reykjavík og á Seltjarnarnesi, lykiltölur. Heimild: Blindrafélagið.



4. Sóknarfæri

4.1 Samantekt

Almennt atriði

Tvö atriði ráða mestu um það hver kostnaður hvers sveitarfélags af þjónustunni er:

- Tilboð sem gefin eru þegar aksturinn er boðinn út. Tölurnar sem koma fram í skýrslunni sýna að ástæða er til að ætla að kostnaðurinn sé nokkuð hár. Nýtt útboð, einkum ef það býður upp á að margir aðilar bjóði í fastan akstur, gæti skilað töluverðri lækkun.
- Kostnaðarskipting sveitarfélaganna. Fram kemur að gildandi regla um skiptingu á grunnri „hreinna“ ferða leiðir af sér ójafnan ábata af samnýtingu.

Mikilvægt er að hafa í huga að þetta eru sjálfstæð og óháð viðfangsefni og eðlilegt að mótaðar séu tillögur um hvort tveggja þegar endurnýjun samninga er undirbúin.

Í Osló er sá háttur hafður á að einungis hluti bílaflorens er boðinn út í hvert sinn sem endurnýja þarf samninga. Þannig eru samningar ekki endurnýjaðir við alla í einu og yfirfærsla á reynslu í kerfinu gengur betur.

Hafa þarf í huga að öldruðum notendum fjölgar í samræmi við hærri meðalaldur í samfélaginu. Þeirra ferðir passa vel inn í akstursþjónustuna því þær eru utan háannatíma.

Sú ábending hefur komið fram að það sé óhentugt að tengiliðir vegna þjónustunnar inni hjá sveitarfélögum sé mismunandi eftir því hvort um er að ræða fullorðin fólk með fötlun eða skólabörn.

Hvað er áhugavert þegar kostnaðurinn við þjónustuna var skoðaður?

- Þar sem kostnaði er skipt eftir bíla-mínútum í „hreinum“ ferðum kemur eðlilega fram nokkur mismunur á kostnaði þegar hann er reiknaður á farþega-ferð eða ekna farþega-kílómetra.
- Kostnaður við hverja ferð hjá akstursþjónustu Strætó er hærrí en hjá akstursþjónustunni í Kópavogi og hjá Blindrafélaginu. Athuga þarf að hjá Blindrafélaginu eru allar ferðir farnar með leigubílum. Ferðir með leigubílum eru ódýrasti ferðamátinn hjá Strætó eða einungis 60% af kostnaði við ferð með dýrasta ferðamátanum, sem er sérútbúinn bíll með aðstöðu fyrir 2 hjólastóla.
- Hver ferð í leigubíl hjá Strætó og Blindrafélaginu kostar álíka og hver ferð hjá akstursþjónustunni í Kópavogi þar sem eingöngu er ekið á sérútbúnum bílum.
- Grundvallarmunur er milli kerfa á því hvernig verktökum er greitt fyrir þjónustuna. Hjá Kópavogi og Blindrafélaginu er greitt fyrir hverja ferð. Hjá Strætó er hluti bílanna í vinnunni allan daginn (A-bílar) og að auki er greitt fyrir stakar ferðir (B-bílar, ferð með notendur og tóma bíla).
- Sterkur fjárhagslegur hvati er hjá notendum í Kópavogi að panta ferð tímanlega, sem er líklegt til að auka fjölda þeirra ferða sem skipuleggja má með göðum fyrirvara og ná þannig betri samnýtingu.
- Rekstur þjónustversins hjá Strætó er í þeirra höndum en akstursþjónustan var boðin út. Hjá verktakanum í Kópavogi er sami aðili sem sér um þjónustuverið og aksturinn og þar sem greitt er fyrir hverja ferð, er ríkur hvati hjá verktakanum til að nýta bílana sem best.



Hvað hefur áunnist frá fyrra kerfi?

Ákveðnir þættir í þjónustunni í dag eru betri eins og öryggisbúnaður, bílarnir, þjónustutími og nýting. Það eru vísendingar frá notendum um að margt í núverandi þjónustu sé betra (bílar, öryggi, þjónustutími) en meiri efasemdir eru hjá sveitarfélögum um að halda þessu formi áfram, og þá fyrst og fremst vegna kostnaðar.

Hér eru dæmi um galla í ferðaþjónustunni sem notendur nefndu á samráðsfundi vegna þjónustunnar árið 2013, sem hefur að mestu leyti verið greitt úr í nýju kerfi:

- Engar samdægurspantanir voru í boði hjá flestum sveitarfélögum.
- Ferðatími gat verið yfir 1 klst og dæmi voru um að fólk væri að flakka á milli bíla til að komast heim. Engin viðmið voru um hámarks ferðatíma.
- Oft var löng bið eftir bíl án þess að neinar upplýsingar bærust til notenda um ferðir hans.
- Opnunartími þjónustuborðs var takmarkaður og þjónusta stundum bara veitt milli 8-18.
- Dæmi voru um að bílar væru yfirbókaðir, ofhlaðnir og sætapláss takmarkað.
- Öryggi í bílunum var takmarkað, öryggisbelti ekki alltaf notuð og þekkingu á notkun öryggisbúnaðar var ábótavant.
- Samhæfing var lítil og ef hópur var að ferðast saman, þá kom einn bíll frá hverju sveitarfélagi til að ná í hópinn.
- Notendur lögðu áherslu á að bílstjórar myndu leggja fram sakavottorð og fengju fræðslu um öryggisþætti og þjónustu með þennan notendahóp.
- Notendur bentu á að æskilegt væri að fá smáforrit í símann til að fylgjast með bílunum á ferðinni. Þannig væri jafnvel hægt að fá SMS þegar bíllinn væri að koma.

Þegar kostnaður hjá sveitarfélögum eins og hann var fyrir 2014 er borinn saman við kostnaðinn í dag, þarf að hafa í huga að hjá einhverjum sveitarfélaganna þarfnæðist bílafloinn endurnýjunar (d: Reykjavík, Hafnarfjörður) og rekstraráðilar fengu jafnvel styrki hjá bæjarfélögum til að endurnýja bílana. Einhverjir hafa líka nefnt að tap hafi verið á rekstrinum eins og hann var.

Hvað er undir væntingum í nýju kerfi?

Kostnaðarhlutinn í nýja fyrirkomulaginu hefur ekki gengið upp. Kostnaður hefur tvöfaldast hjá sumum sveitarfélögum sem var óvænt, því að ekkert kostnaðarmat lá fyrir, þegar nýtt fyrirkomulag var samþykkt. Þjónustan er um margt betri en hún var (bílar, öryggi, þjónustutími) en þetta er samt mikill munur. Ef sveitarfélögin ætla að gera grundvallarbreytingu á núverandi fyrirkomulagi verður að kostnaðarmeta þá breytingu.

Í upphafi rekstrarins hjá Strætó voru væntingar um að tölvukerfið myndi ráða við nánast alla röðun í bílana en það hefur ekki orðið reyndin. Í dag er kerfið látið raða en síðan yfirfer starfsfólk röðunina og handraðar svo að betur fari. Eins er brugðist við breytingum með handröðun. Betri nýting og betra skipulag hefur náðst með þessu, heldur en var í byrjun, og bendir Strætó á að enn betri árangri megi ná ef 1-2 starfsmönnum væri bætt við í handröðunina. Nú eru þeir þrír.

Strætó sinnir þjónustunni fyrir fast árlegt gjald. Það var 75 milljónir í upphafi samningstímans og hefur uppfærst miðað við vísitölu. Það er mat Stætó að þetta gjald standi ekki undir kostnaði vegna þeirrar þjónustu sem Strætó sinnir. Umfram kostnaður er greiddur af Strætó bs.

Núgildandi aksturssamningur hefur nokkra galla sem sveitarfélögin hafa bent á. Til dæmis er svigrúm í samningnum lítið og andstætt reglum að fólk fái leigubílakort og sé tekið út fyrir þjónustu Strætó, jafnvel þó sú leið sé besti möguleikinn fyrir



notandann og sveitarfélagið mælist til þess.

Alvarleg frávik hafa orðið þar sem notendur hafa verið skildir eftir í bílum eða ekið á staði sem þeir hafa ekki átt að fara á. Ekki eru til tölur um hvort þessi frávik eru fleiri nú en í eldri þjónustu, en eitt frávik er einu frávik of mikið. Leggja þarf áherslu á skýra verkferla sem gera líkur á frávikum sem minnst.

Það er galli á núverandi kerfi að það tekur ekki tillit til þess að hjólastólanotendur hafa oftast ekki aðrar leiðir færar til að fara á milli staða en akstursþjónustuna. Líta þarf sérstaklega til þessa hóps við ákvarðanir á þjónustutíma t.d. á stórhátíðum. Þó ber að hafa í huga að þjónustutími hefur verið lengdur og að akstursþjónusta í sérútbúnum bílum er fyrir hendi á almennum markaði.

Notendur verða varir við að töluvert stress og álag er á starfsfólki. Þetta á t.d. við um bílstjórana sem þurfa að uppfylla þjónustuskuldbindingar innan þröngs tímaramma. Útfærsla aksturssamninga getur haft áhrif á þetta atriði.

Næstu skref

Gagnlegt væri að stíga næst eftirtalin skref í undirbúningi fyrir næsta samningstímabil:

- Setja fram tillögur um endurskoðaða kostnaðarskiptingu og velja þá sem sanngjörnst er.
- Finna fyrirkomulag útboðs á akstursþjónustu sem nýtir best samkeppni á markaði, t.d. með því að bjóða hluta þjónustunnar út í einu og þá í smærri skömmtum sem fleiri ráða við að bjóða í.
- Finna hvaða sveigjanleika þarf að byggja inn í fyrirkomulagið til þess að nota megi hagkvæmstu lausnir hverju sinni.
- Finna leiðir til að byggja fjárhagslega hvata inn í fyrirkomulagið til þess að bæði notendur og rekstraraðilar séu líklegir til að nota og reka kerfið á hagkvæman hátt.

- Finna samhengi milli mönnunar í þjónustuveri og árangurs í röðun, þannig að niðurstaða fái stöð um hagkvæmstu mönnun.

Hverju þarf að huga að ef sveitarfélag eitt eða fleiri vill breyta sinni þjónustu?

Það er enginn vafi á því að núverandi þjónusta er dýr og með nýju útboði er hægt að ná betri niðurstöðu fyrir áframhaldandi sameiginlega akstursþjónustu. Æskilegt er að ákvörðun sveitarfélags um að draga sig út úr sameiginlegu þjónustunni byggji á eftirfarandi atriðum:

1. Kostnaðaráætlunum fyrir sveitarfélagið eitt og sér, sem sýnir að það geti gert betur en gert verður í sameiginlegu þjónustunni, eftir að vankantar við útboðið verða sniðnir af.
2. Mati á því hvernig þjónustan mun mögulega breytast, ef farið er úr sameiginlega kerfinu.

Ef breyta á þjónustunni aftur í grundvallaratriðum þá þarf að undirbúa það mjög vel og með notendum. Varað hefur verið við því að breytingartíminn getur orðið mjög erfiður.

Gæta þarf að því að jafnvel jákvæðar breytingar þarf að undirbúa með notendum. Dæmi eru um að jákvæðar breytingar hafi verið gerðar nýlega á þjónustunni, eins og lenging á akstur tíma, en þær gagnrýndar vegna þess að notendur voru ekki með í ráðum.

Óheppilegt er að breyta kerfinu yfir vetrinn. Því ætti að haga útboðum þannig að nýir aðilar taki við þjónustunni að sumarlagi, þegar álag er minna.

Smáforritið (appið) er mjög gagnlegt fyrir notendur og mikilvægur þáttur í þjónustunni. Ef sveitarfélag ákveður að breyta sínu kerfi, getur verið erfitt að yfirfæra þennan



þjónustuhluta.

Í öllum meginatriðum gengur þjónustan vel í dag. Óhappaatvik eru fátíð en allir eru sammála um að eitt slíkt atvik er einu of mikið. Við breytingar eykst hættan á óhöppum.

Gæta þarf að því að þekking þeirra sem raða í bíla færir yfir til nýrra rekstraraðila, ef um það er að ræða. Þekking á notendahópnum er dýrmæt og bætur þjónustuna. Nú raða þrír starfsmenn þjónustuværs í bíla með aðstoð tölvukerfisins. Ef sveitarfélagin taka þjónustuna til sín mun þurfa að þjálfa upp nýtt starfsfólk í þennan hluta þjónustunnar. Yfirfærsla þekkingar á þessum þætti tókst mjög illa við síðustu breytingu og af því þarf að læra.

Aldrei skyldi innleiða breytingar án þess að það sé gert í nánu samstarfi við notendur.



Heimildaskrá

Barry Connor BA, 2016. Demand responsive services in Iceland´s Capital Region. A Review with Recommendations.

Blindrafélagið 2018. Gögn í tölvupósti frá framkvæmdstjóra.

Efstihóll, 2018. Gögn í tölvupósti frá framkvæmdstjóra. Þjónustuaðili aksturs í Kópavogi.

Framsækni, 2015. Minnisblað. Kostnaðarskipting milli sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu vegna Ferðapjónustu fatlaðs fólks. Ágúst Þorbjörnsson tók saman.

Fundargerðir vinnuhóps um akstursþjónustu, 2017-2028.

Kópavogsbær, [ártal vantar]. Ársskýrsla 2015. Velferðarsvið Kópavogsbæjar.

Kópavogsbær, [ártal vantar]. Ársskýrsla 2016. Velferðarsvið Kópavogsbæjar.

Kópavogsbær, 2018. Reglur um ferðapjónustu fyrir fatlað fólk.

Aðgengilegar á vefsíðu Kópavogsbæjar 2018-03-20 sjá https://www.kopavogur.is/static/files/Log-og-reglur/Reglur_veiferdarsvids/reglur_ferdath_fatladfolk.pdf

Reykjavíkurborg, 2015. Sameiginleg ferðapjónusta fatlaðs fólks á höfuðborgarsvæðinu. Aðdragandi, innleiðing og framkvæmd breytinga. Innri endurskoðun Reykjavíkurborgar.

Strætó, [ártal vantar]. Akstursþjónusta Strætó bs. Bæklingur um akstursþjónustu, aðgengilegur á vefsíðu Reykjavíkurborgar

Strætó, 2013. Ferðapjónusta fatlaðra. Greinargerð um fyrirkomulag akstursþjónustu í umsjón Strætó.

Strætó, 2016. Ársskýrsla. Besta leiðin. Aðgengileg 2018-03-20 á <https://straeto.is/uploads/files/320-75ebbb83e5.pdf>



Strætó, 2018. Tölfræðiupplýsingar úr notendagrunni. Erlendur Pálsson, vinnugögn.

Strætó, 2018. www.akstursthjonusta.is Upplýsingar á vefnum um akstursþjónustuna. Skoðað 16. apríl 2018.

From: vefur@reykjavik.is
To: [Erindi](#)
Subject: Form submission from: Erindi til borgarstjóra / Request to the Mayor of Reykjavík
Date: þriðjudagur, 8. maí 2018 17:41:33

Submitted by user:

Submitted values are:

Nafn/Name:
Silja Björk Huldudóttir

Kennitala/Social Security Number:
0312766089

Netfang/Email:
siljahuldu@gmail.com

Netfang staðfest:
siljahuldu@gmail.com

Sími/Telephone:
6945161

Ef erindið varðar annan en sendanda vinsamlegast tilgreinið nafn og kennitölu / If your request regards someone else than sender. please put his or her name here:

Vinir Saltfiskmóans kt. 670418-1540

Efni erindis:
Annað

Erindið:
Íbúafélagið Vinir Saltfiskmóans mótmælir byggingaráformum í gömlum hverfisgarði á Rauðarárholti (á Sjómannaskólareitnum) sem hefur m.a. að geyma stakkstæði frá 1920 sem að öllum líkindum er það síðasta sinnar tegundar í Reykjavík. Ástæða er til að óttast að óafturkræf mistök verði gerð og menningarminjar glattist. Í viðhengi er ítarlega gert grein fyrir sjónarmiðum félagsins.

Hefur verið leitað til annarra aðila hjá Reykjavíkurborg? / Has this request been sent to another department and person within Reykjavík's administration or service?

Já

Ef já, hvaða aðila? / If yes, to whom?

Félagið Vinir Saltfiskmóans hefur sett sig í samband við bæði Harald Sigurðsson og Guðlaugu Ernu Jónsdóttur.

Hefur verið leitað til annarra embættismanna innan Reykjavíkurborgar vegna erindisins?

Hvers vegna er leitað til borgarstjóra? / Why is a request sent to the Mayor of Reykjavík?

Vinum Saltfiskmóans finnst eðlilegt að borgarstjórinn viti af áhyggjum og mótmælum íbúafélagsins vegna fyrirhugaðra byggingaráforma borgaryfirvalda á Sjómannaskólareitnum og leiti leiða til þess að koma í veg fyrir að gerð verði óafturkræf mistök hjá borginni þar sem einstökum menningarminjum og mikilvægu útivistarsvæði væri fórnað.

Fylgigögn:

<https://reykjavik.is/sites/default/files/webform/athugasemdirvinirsaltfiskmoans.pdf>

Annað:

Submission URL:

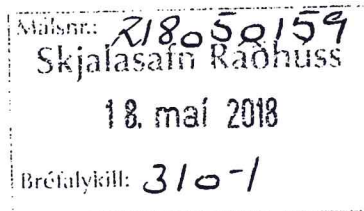
<https://reykjavik.is/node/7858/submission/38661>

BORGARRÁÐ 17.5.'18: Fyrirspurn borgarráðsfulltrúa Sjálfstæðiflokksins um staðsetningu nýbyggingar Dalskóla - R1805017

Nýbygging Dalskóla í Úlfarsárdal er byggð þétt upp við spennistöð. Óskað er eftir greinargerð um þessa staðsetningu sem hefur óæskileg áhrif á birtuskilyrði í skólanum auk þess sem foreldrar hafa áhyggjur af hugsanlegri hættu vegna rafsviðs stöðvarinnar. Óskað er eftir upplýsingum um feril málsins og hvað olli því að ákvörðun var tekin um að haga málum með þessum hætti. Jafnframt er óskað eftir upplýsingum um hvernig best verði staðið að því að flytja umrædda stöð í viðunandi fjarlægð frá skólabyggingunni og áætlaðan kostnað vegna þess.



Reykjavíkurborg
Menningar- og ferðamálasvið



Reykjavík, 18. maí 2018
RMF17080007
4.3.0

Ráðhús Reykjavíkur - borgarráð

Ráðhús Reykjavíkur
101 REYKJAVÍK

Fjárveiting vegna menningarminja við Grímsstaðavör

Á fundi menningar- og ferðamálaráðs þ. 14. maí sl. var svohljóðandi tillaga samþykkt sbr. 4. lið fundargerðar:

Starfshópur um menningarminjar við Grímsstaðavör hefur lokið störfum. Lagt er til að menningar- og ferðamálaráð staðfesti að hinar manngerðu menningarminjar séu á ábyrgð Borgarsögusafn en umhverfi þeirra á ábyrgð Umhverfis- og skipulagssviðs enda hluti af græna treflinum, opnu svæði borgarinnar og ásýnd strandlínunnar. Jafnframt leggur starfshópurinn til að menningar- og ferðamálaráð leggi til við borgarráð að unnin verði deiliskipulagstillaga að svæðinu skv. tillögum Ögmundar Skarphéðinssonar frá 2009 sem hugsanlega þarf að endurskoða. Veitt verði 1 m.kr. fjárveiting til Borgarsögusafns árlega á fjárhagsáætlun til að sinna manngerðum minjum.

Menningar- og ferðamálaráð óskar eftir að 1 m.kr. bætist í ramma menningar- og ferðamálasviðs frá árinu 2019, til að koma til móts við tillöguna.

f.h. menningar- og ferðamálaráðs

Inga María Leifsdóttir

Inga María Leifsdóttir
verkefnastjóri
skrifstofu menningar- og ferðamálasviðs

Hjálagt:
Fundargerð 303. fundar menningar- og ferðamálaráðs 14.5.2018
Fundargerð 6. fundar starfshóps um Grímsstaðavör 18.4.2018

6. fundur starfshóps um varðveislu menningarminja við Grímsstaðavör

Staðsetning:

Dagsetning og tími: 18.4. 2018 kl. 15.00 – 16.00.

Viðstaddir: Stefán Benediktsson, Margrét Þormar, Helga Maureen Gylfadóttir, Ingibjörg Áskelsdóttir og Signý Pálsdóttir sem reit fundarpunkta. Marta Guðjónsdóttir var í símasambandi með sprungið dekk.

1. Vísað til síðustu fundargerðar starfshópsins og minnisblaðs Margrétar Þormar.
2. Fundarmenn meta það svo að til að verkefnið nái framgangi þurfi Borgarsögusafn að hafa fulla heimild til að halda utan um menningarminjarnar sjálfar manngerðar en Umhverfis- og skipulagssvið umhverfið enda er það hluti af græna treflinum, opnu svæði borgarinnar og ásynd strandlínunnar.
3. Lagt er til að unnin verði deiliskipulagsbreyting skv. tillögum Ögmundar Skarphéðinssonar frá 2009 sem hugsanlega þarf að endurskoða. Staðfest deiliskipulag er grundvöllur þess að ráðist verði í frekari umbætur en almennt viðhald. Meiriháttar breytingaáform verði síðan sett á fjárfestingaráætlun eftir því sem tilefni gefast. Á meðan deiliskipulagi hefur ekki verið lokið mun Borgarsögusafn sinna lágmarksviðhaldi skúrana.
4. Fram kom að Borgarsögusafn þarf 1 m.kr á ári til að sinna almennu viðhaldi. Árið 2017 fékkst 2,5 m.kr. fjárveiting vegna Grímsstaðavara úr pottinum Betri hverfi. Fyrir framlagið var sumarið 2017 unnin fornleifarannsókn í kringum skúrana og síðan jarðvegsskipt í kringum þá, burðarvirki styrkt í syðsta skúrnum og skipt um þak, ljósastaurar lagaðir og áningabekkur settur upp.
5. Samþykkt að leggja fram svohljóðandi tillögu fyrir menningar- og ferðamálaráð:
Tillaga:
Starfshópur um menningarminjar við Grímsstaðavör hefur lokið störfum. Lagt er til að menningar- og ferðamálaráð staðfesti að hinar manngerðu menningarminjar séu á ábyrgð Borgarsögusafn en umhverfi þeirra á ábyrgð Umhverfis- og skipulagssviðs enda hluti af græna treflinum, opnu svæði borgarinnar og ásynd strandlínunnar. Jafnframt leggur starfshópurinn til að menningar- og ferðamálaráð leggi til við borgarráð að unnin verði deiliskipulagsstillaga að svæðinu skv. tillögum Ögmundar Skarphéðinssonar frá 2009 sem hugsanlega þarf að endurskoða. Veitt verði 1 m.kr. fjárveiting til Borgarsögusafns árlega á fjárhagsáætlun til að sinna manngerðum minjum.

Menningar- og ferðamálaráð

Ár 2018, mánudaginn 14. maí var haldinn 303. fundur menningar- og ferðamálaráðs. Fundurinn var haldinn í Ráðhúsi Reykjavíkur og hófst hann kl. 13.30. Viðstaddir: Elsa Hrafnhildur Yeoman, Þórgnýr Thoroddsen, Aron Leví Beck, Stefán Benediktsson, Björn Gíslason og Marta Guðjónsdóttir. Áheyrnarfulltrúi Framsóknar og flugvallarvina: Raket Dögg Óskarsdóttir. Áheyrnarfulltrúi BÍL: Erling Jóhannesson. Eftirtaldir embættismenn og aðrir starfsmenn sátu fundinn: Huld Ingimarsdóttir, Sif Gunnarsdóttir og Inga María Leifsdóttir sem ritaði fundargerð.

1. Fram fer kynning á starfsemi Borgarleikhússins. RMF18030006

Kristín Eysteinsdóttir, leikhússtjóri Borgarleikhússins, og Kristín Ögmundsdóttir, framkvæmdastjóri Borgarleikhússins, taka sæti á fundinum undir þessum lið.

- Kl. 13.33 tekur Þorgerður Agla Magnúsdóttir sæti á fundinum.

2. Fram fer umræða um nýjan samning vegna Borgarleikhússins. Lögð fram fundargerð hússtjórnar Borgarleikhússins. RMF18030006

Menningar- og ferðamálaráð leggur fram svohljóðandi tillögu:

Menningar- og ferðamálaráð felur skrifstofustjóra fjármála og rekstrar og sviðsstjóra Menningar- og ferðamálasviðs að ganga frá samningi við Borgarleikhúsið í samræmi við tillögur hússtjórnar. Samningi verður vísað til borgarráðs.

Samþykkt.

- Kl. 14.09 tekur Jóna Hlíf Halldórsdóttir sæti á fundinum.

3. Fram fer kynning á nýrri sýningu Sjóminjasafnsins sem opnar aðra helgina í júní næstkomandi. RMF15050006

Guðbrandur Benediktsson, safnstjóri Borgarsögusafns, og Sigrún Kristjánsdóttir, deildarstjóri á Borgarsögusafni, taka sæti á fundinum undir þessum lið.

4. Lögð fram fundargerð 6. fundar starfshóps um varðveislu menningarminja við Grímsstaðavör dags. 18. apríl 2018. RMF17080007

Guðbrandur Benediktsson, safnstjóri Borgarsögusafns, og Sigrún Kristjánsdóttir, deildarstjóri á Borgarsögusafni, taka sæti á fundinum undir þessum lið.

Menningar- og ferðamálaráð leggur fram svohljóðandi tillögu starfshópsins:

Starfshópur um menningarminjar við Grímsstaðavör hefur lokið störfum. Lagt er til að menningar- og ferðamálaráð staðfesti að hinar manngerðu menningarminjar séu á ábyrgð Borgarsögusafn en umhverfi þeirra á ábyrgð Umhverfis- og skipulagssviðs enda hluti af græna treflinum, opnu svæði borgarinnar og ásýnd strandlínunnar. Jafnframt leggur starfshópurinn til að menningar- og ferðamálaráð leggi til við borgarráð að unnin verði deiliskipulagstillaga að svæðinu skv. tillögum Ögmundar Skarphéðinssonar frá

2009 sem hugsanlega þarf að endurskoða. Veitt verði 1 m.kr. fjárveiting til Borgarsögusafns árlega á fjárhagsáætlun til að sinna manngerðum minjum.

Samþykkt.

5. Fram fer kynning á Barnamenningarhátíð 2018. RMF17080005.

Björg Jónsdóttir, verkefnastjóri Barnamenningarhátíðar, tekur sæti á fundinum undir þessum lið.

Menningar- og ferðamálaráð leggur fram svohljóðandi bókun:

Menningar- og ferðamálaráð þakkar fyrir vel heppnaða Barnamenningarhátíð og óskar öllum Reykvíkingum til hamingju með hana. Þakkir eru færðar listafólki, þátttakendum, starfsfólki, verkefnastjórum, stjórn Barnamenningarhátíðar og öllum sem komu að hátíðinni.

6. Fram fer kynning á flugráði vegna Grófarhúss. RMF18040010

Guðrún Lilja Gunnlaugsdóttir, deildarstjóri þjónustu og þróunar á Borgarbókasafninu, og Pálína Magnúsdóttir, borgarbókavörður, taka sæti á fundinum undir þessum lið.

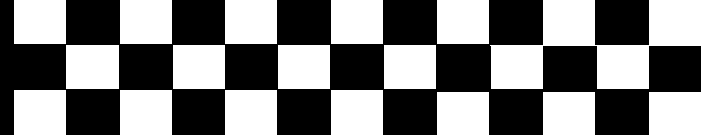
7. Lagður fram til staðfestingar undirritaður samningur við Iceland Airwaves ehf. um Iceland Airwaves. Vísað til borgarráðs til samþykktar. RMF16080010

Fundi slitið kl. 15.50

Elsa Hrafnhildur Yeoman

Þórgnýr Thoroddsen
Stefán Benediktsson
Björn Gíslason

Aron L. Beck
Marta Guðjónsdóttir
Þorgerður Agla Magnúsdóttir



Afbrotatölfræði

apríl 2018

Aðferð

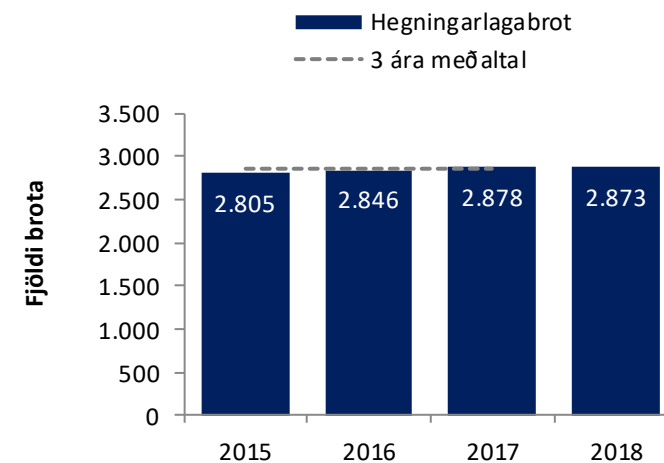
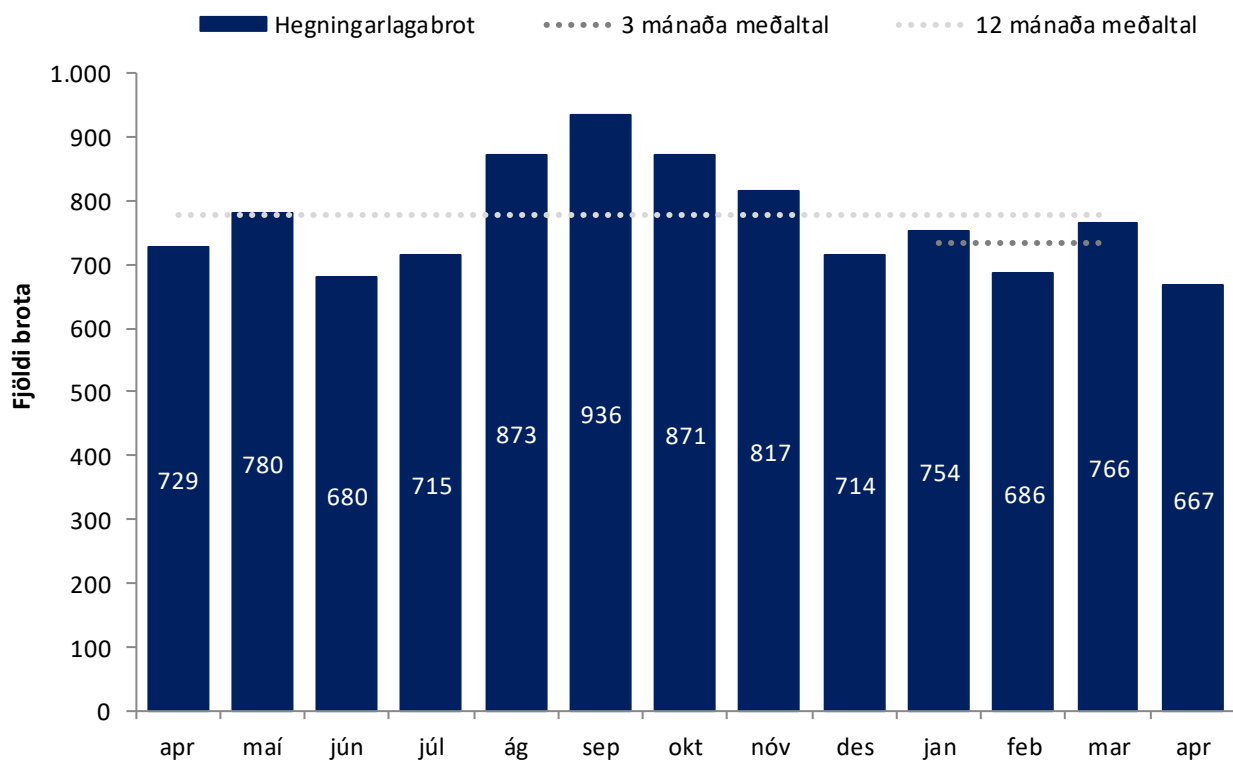
Í skýrslu þessari eru teknar saman mánaðarlega lykiltölur embættis lögreglustjórans á höfuðborgarsvæðinu. Einungis er um bráðabirgðatölur að ræða. Fjöldinn getur breyst með brotum sem kærð eru seint og því verið frábrugðinn endanlegum tölum.

Hér að neðan er fjöldi afbrota í apríl borinn saman við meðalfjölda brota síðustu sex og síðustu 12 mánuði á undan út frá staðalfrávikum. Með því að reikna staðalfrávik er hægt að áætla neðri og efri mörk brota síðastliðna sex og 12 mánuði á undan sem nýtast til þess að leggja mat á hve marktækar breytingarnar í apríl eru miðað þessi mörk.

	Mars 2018	Apríl 2018	Staða breytinga m.v. 6 mán.	Staða breytinga m.v. 12 mán.
Hegningarlagabrot	766	667	Fækkar	Fækkar
Þjófnaður	284	264	Innan marka	Fækkar
Þjófnaður - innbrot	69	72	Fækkar	Innan marka
Manndráp og líkamsmeiðingar	113	110	Innan marka	Innan marka
Ofbeldi gagnvart lögreglumanni	10	5	Innan marka	Innan marka
Kynferðisbrot	23	19	Innan marka	Innan marka
Eignaspjöll (Meiriháttar skemmdarverk)	7	2	Innan marka	Innan marka
Eignaspjöll (Minniháttar skemmdarverk)	137	116	Innan marka	Innan marka
Nytjastuldur vélknúinna farartækja	38	25	Innan marka	Innan marka
Fíkniefni	167	123	Innan marka	Innan marka
Umferðarlagabrot	1.314	1.645	Mikil fjölgun	Mikil fjölgun
Akstur undir áhrifum ávana- og fíkniefna	146	123	Innan marka	Fækkar
Ölvun við akstur	101	100	Innan marka	Innan marka
Innbrot á heimili	26	20	Mikil fækkun	Fækkar

Hegningarlagabrot

- Skráð voru 667 hegningarlagabrot í aprílmánuði. Eru það færri tilkynningar en bárust í mars.
- Skráðum hegningarlagabrotum fækkaði miðað við útreiknuð neðri mörk fyrir síðustu sex og síðustu 12 mánuði.
- Það sem af er ári hafa borist álíka margar tilkynningar um hegningarlagabrot líkt og bárust að meðaltali á sama tímabili síðustu þrjú ár á undan.

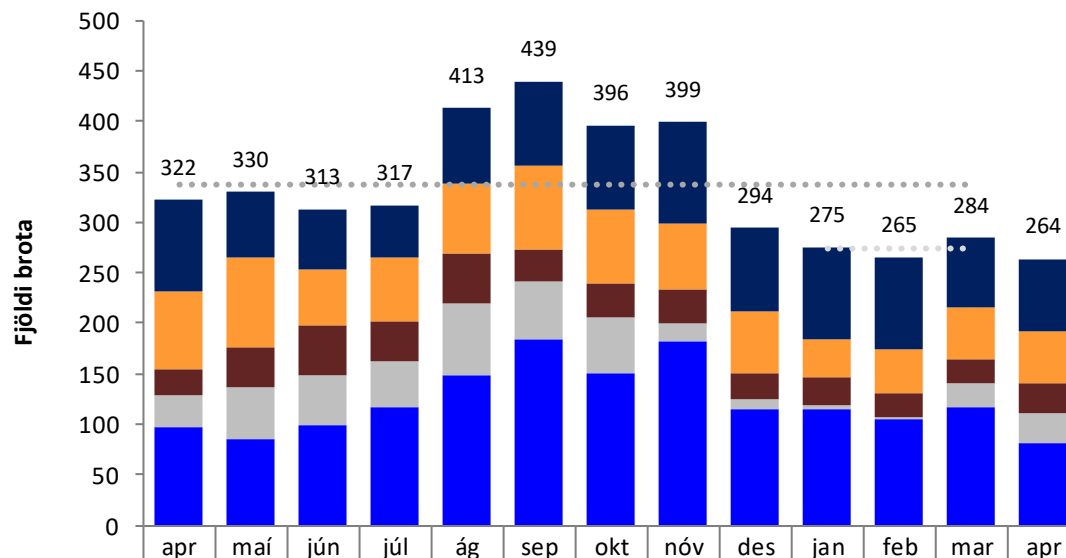


Fjöldi brota það sem af er ári samanborið við sama tímabil síðustu þriggja ára og meðaltal þeirra.

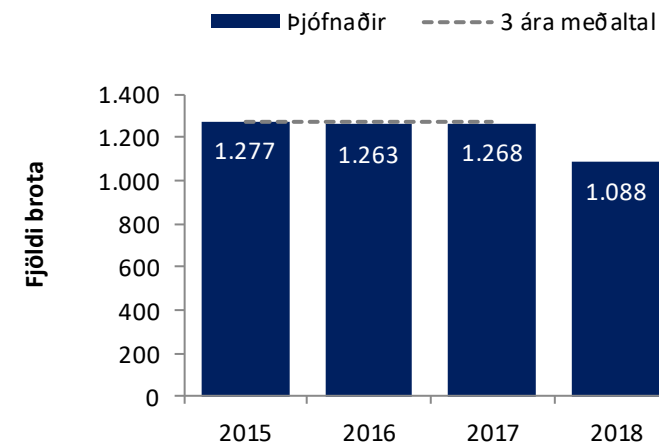
Hegningarlagabrot	Apríl 2018	Meðalt.	Mörk		Breyting frá meðalt.		Staða breytinga
			Neðri	Efri	+/-	%	
6 mánaða meðaltal	667	768	706	830	-110	-14%	Fækkar
12 mánaða meðaltal	667	777	699	830	-101	-13%	Fækkar



- Í apríl bárust 264 tilkynningar um þjófnaði. Tilkynntum þjófnum fækkaði miðað á milli mánaða.
- Tilkynningum um þjófnaði fækkaði miðað við útreiknuð neðri mörk fyrir síðustu 12 mánuði á undan.
- Tilkynningum um innbrot, hnupl, þjófnaði á farsímum og reiðhjólum fjölgaði á milli mánaða. Tilkynningum um annars konar þjófnaði fækkaði.
- Það sem af er ári hefur tilkynningum um þjófnaði fækkað um 14 prósent miðað við meðalfjölda á sama tímabili sl. þrjú ár á undan.



	apr	maí	jún	júl	ág	sep	okt	nóv	des	jan	feb	mar	apr
■ Þjófnaður - innbrot	90	65	59	52	75	82	84	100	82	90	90	69	72
■ Þjófnaður - hnupl	77	88	57	63	69	83	73	66	62	39	44	51	52
■ Þjófnaður - gsm	27	41	49	39	50	32	33	33	26	28	24	23	29
■ Þjófnaður - reiðhjól	31	51	48	47	71	57	56	17	10	3	3	25	29
■ Þjófnaður - annað	97	85	100	116	148	185	150	183	114	115	104	116	82
Þjófnaður alls	322	330	313	317	413	439	396	399	294	275	265	284	264



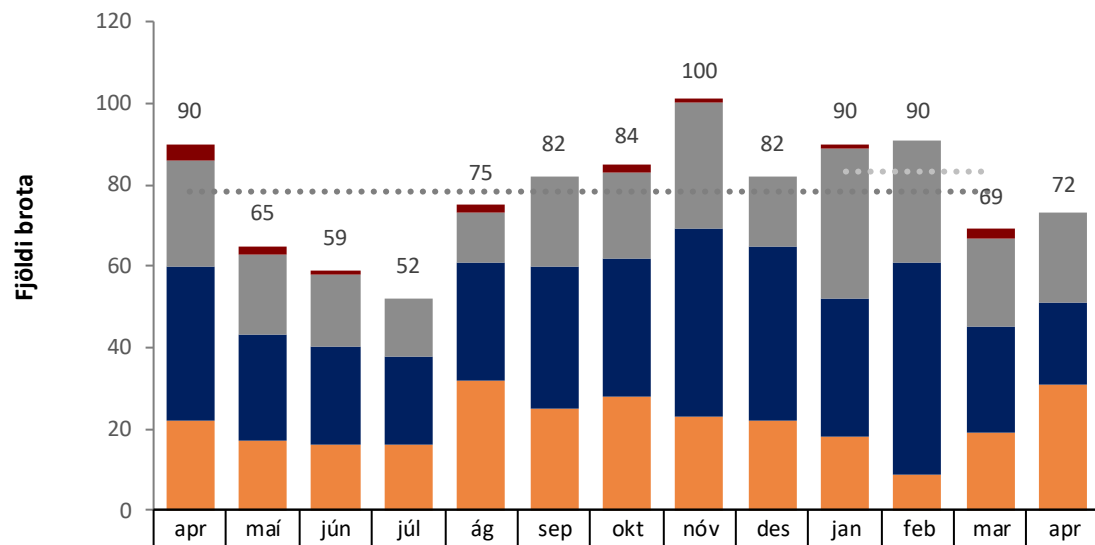
Fjöldi brota það sem af er ári samanborið við sama tímabil síðustu þriggja ára og meðaltal þeirra.

Þjófnaður	Apríl 2018	Meðalt.	Mörk		Breyting frá meðalt.		Staða breytinga
			Neðri	Efri	+/-	%	
6 mánaða meðaltal	264	319	263	375	-55	-17%	Innan marka
12 mánaða meðaltal	264	337	281	394	-73	-22%	Fækkar



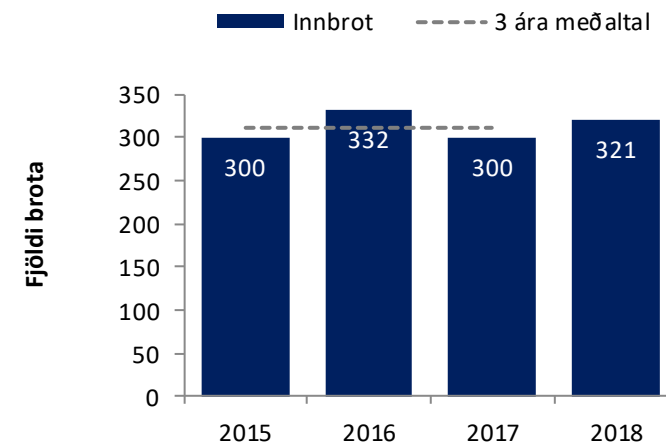
Innbrot—dags. brots

- Í apríl bárust 72 tilkynningar um innbrot til lögreglu. Tilkynningum fjölgaði lítillega á milli mánaða.
- Fjöldi tilkynninga um innbrot fækkaði miðað við útreiknuð neðri mörk fyrir síðustu sex mánuði á undan.
- Á milli mánaða fjölgaði tilkynningum um innbrot í ökutæki, en tilkynningum um innbrot á aðra vettvanga stóð í stað eða fækkaði.
- Það sem af er ári hafa borist álíka margar tilkynningar um innbrot líkt og bárust að meðaltali á sama tímabili sl. þrjú ár á undan.



	apr	maí	jún	júl	ág	sep	okt	nóv	des	jan	feb	mar	apr
Annað	4	2	1	0	2	0	2	1	0	1	0	2	0
Fyrirtæki/stofnun	26	20	18	14	12	22	21	31	17	37	30	22	22
Heimili/einkalóð	38	26	24	22	29	35	34	46	43	34	52	26	20
Ökutæki	22	17	16	16	32	25	28	23	22	18	9	19	31
Innbrot alls	90	65	59	52	75	82	84	100	82	90	90	69	72

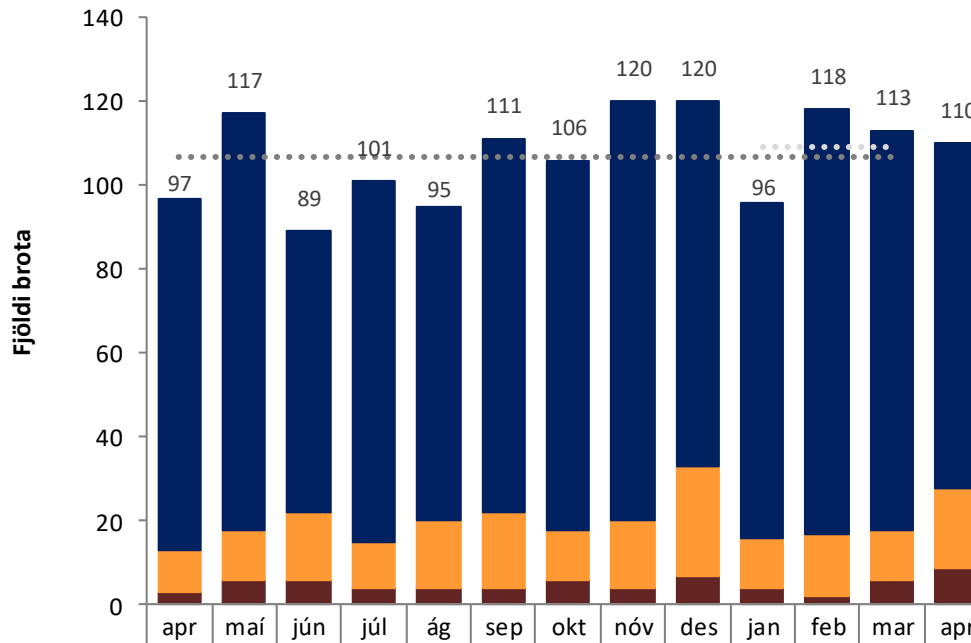
Innbrot	Apríl 2018	Meðalt.	Mörk		Breyting frá meðalt.		Staða breytinga
			Neðri	Efri	+/-	%	
6 mánaða meðaltal	72	86	9	76	95	-14	Fækkar
12 mánaða meðaltal	72	78	14	64	92	-6	Innan marka



Fjöldi brota það sem af er ári samanborið við sama tímabil síðustu þriggja ára og meðaltal þeirra.

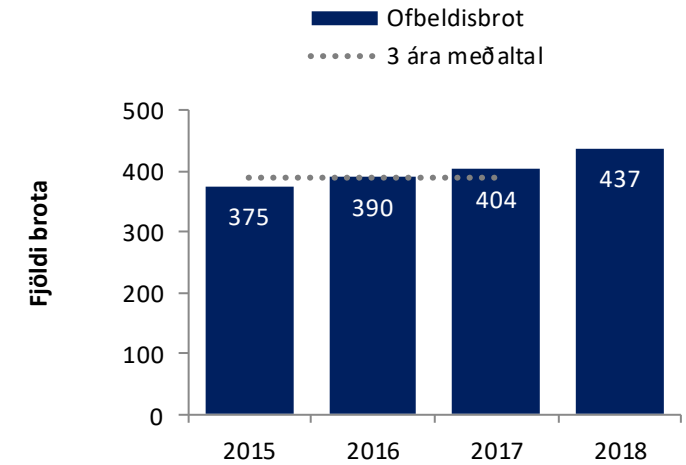
Ofbeldisbrot

- Í apríl bárust 110 tilkynningar um ofbeldisbrot. Tilkynningum fækkaði lítillega á milli mánaða.
- Skráð ofbeldisbrot voru innan útreiknaðra marka fyrir síðustu sex og síðustu 12 mánuði á undan.
- Það sem af er ári hafa borist um 12 prósent fleiri tilkynningar um ofbeldisbrot en bárust að meðaltali á sama tímabili sl. þrjú ár á undan.



	apr	maí	jún	júl	ág	sep	okt	nóv	des	jan	feb	mar	apr
■ Líkamsárás, minniháttar	84	99	67	86	75	89	88	100	87	80	101	95	82
■ Líkamsárás, meiriháttar/stórfelld	10	12	16	11	16	18	12	16	26	12	15	12	19
■ Önnur ofbeldisbrot	3	6	6	4	4	4	6	4	7	4	2	6	9
Ofbeldisbrot alls	97	117	89	101	95	111	106	120	120	96	118	113	110

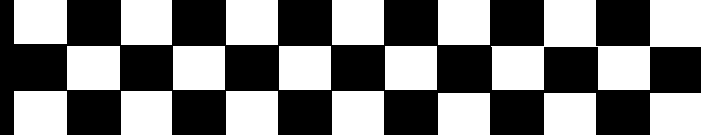
Ofbeldisbrot	Apríl 2018	Meðalt.	Mörk		Breyting frá meðalt.		Staða breytinga
			Neðri	Efri	+/-	%	
6 mánaða meðaltal	110	112	103	121	-2	-2%	Innan marka
12 mánaða meðaltal	110	107	96	117	3	3%	Innan marka



Fjöldi brota það sem af er ári samanborið við sama tímabil síðustu þriggja ára og meðaltal þeirra.



Ofbeldi gagnvart lögreglumanni



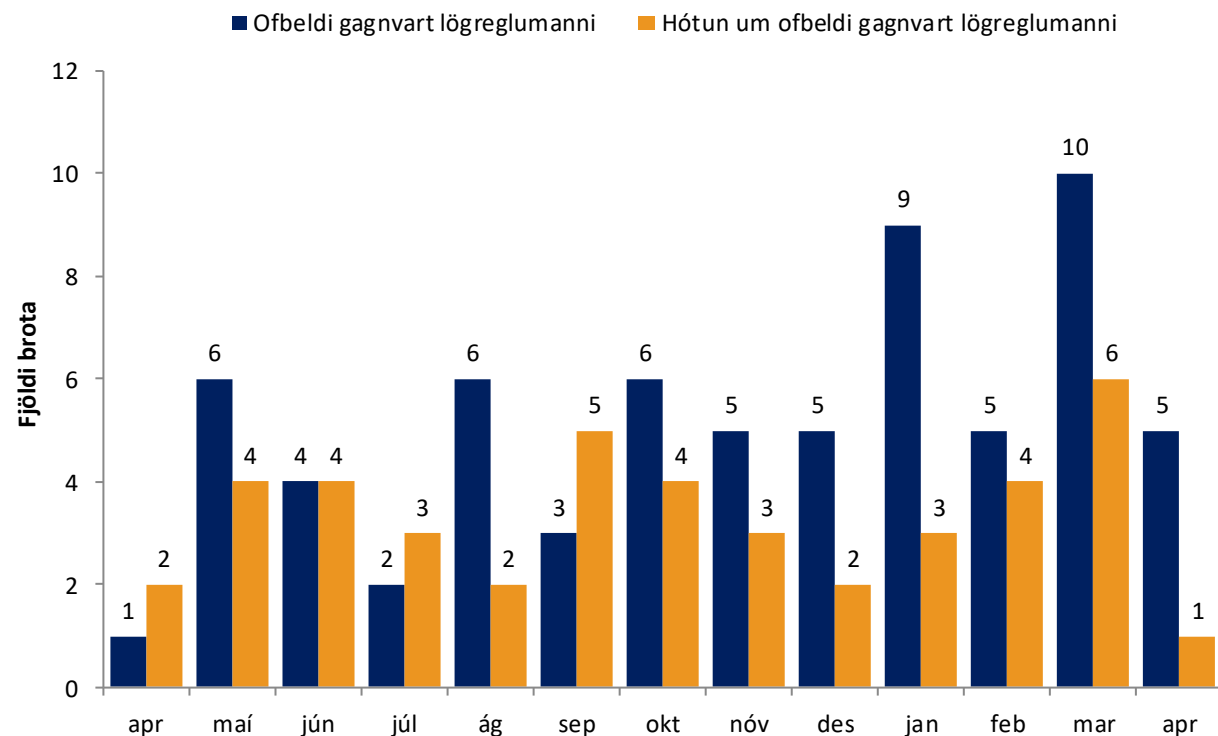
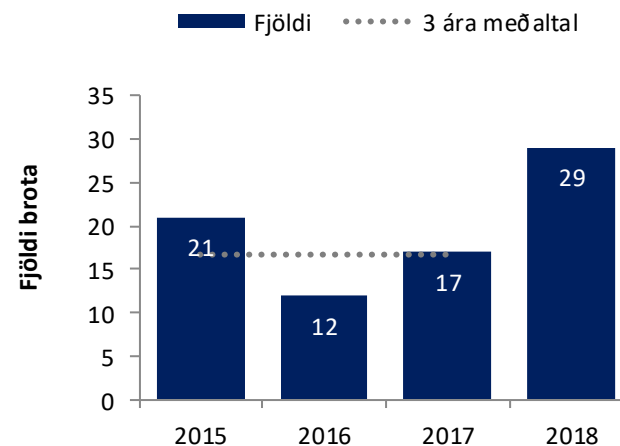
Ofbeldi gagnvart lögreglumanni

- Í apríl voru skráð fimm tilvik þar sem lögreglumaður var beittur ofbeldi.
- Það sem af er ári hafa verið skráð um 74 prósent fleiri tilvik þar sem lögreglumaður var beittur ofbeldi en skráð voru að meðaltali síðustu þrjú ár á undan.

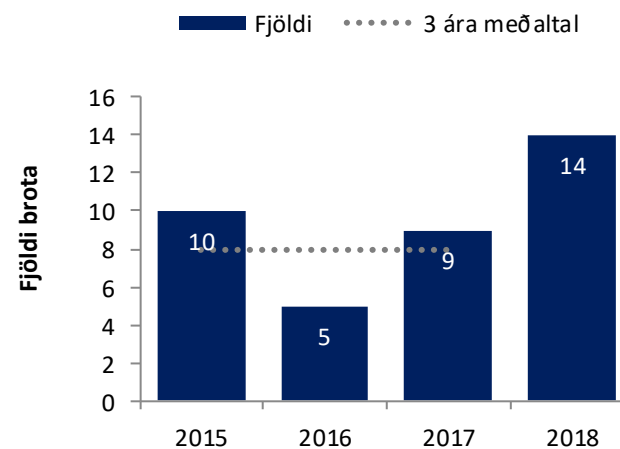
Hótun um ofbeldi gagnvart lögreglumanni

- Í apríl var eitt tilvik skráð þar sem lögreglumanni var hótað ofbeldi.
- Það sem af er ári hafa verið skráð um 75 prósent fleiri tilvik þar sem lögreglumanni var hótað ofbeldi en skráð voru að meðaltali síðustu þrjú ár á undan.

Ofbeldi gagnvart lögreglumanni



Hótun um ofbeldi gagnvart lögreglumanni



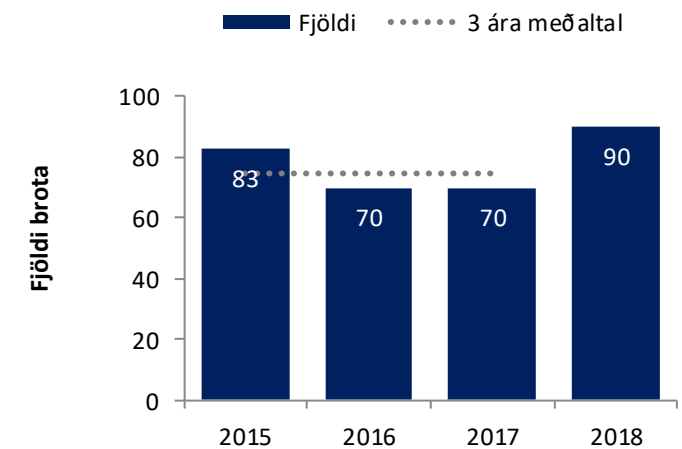
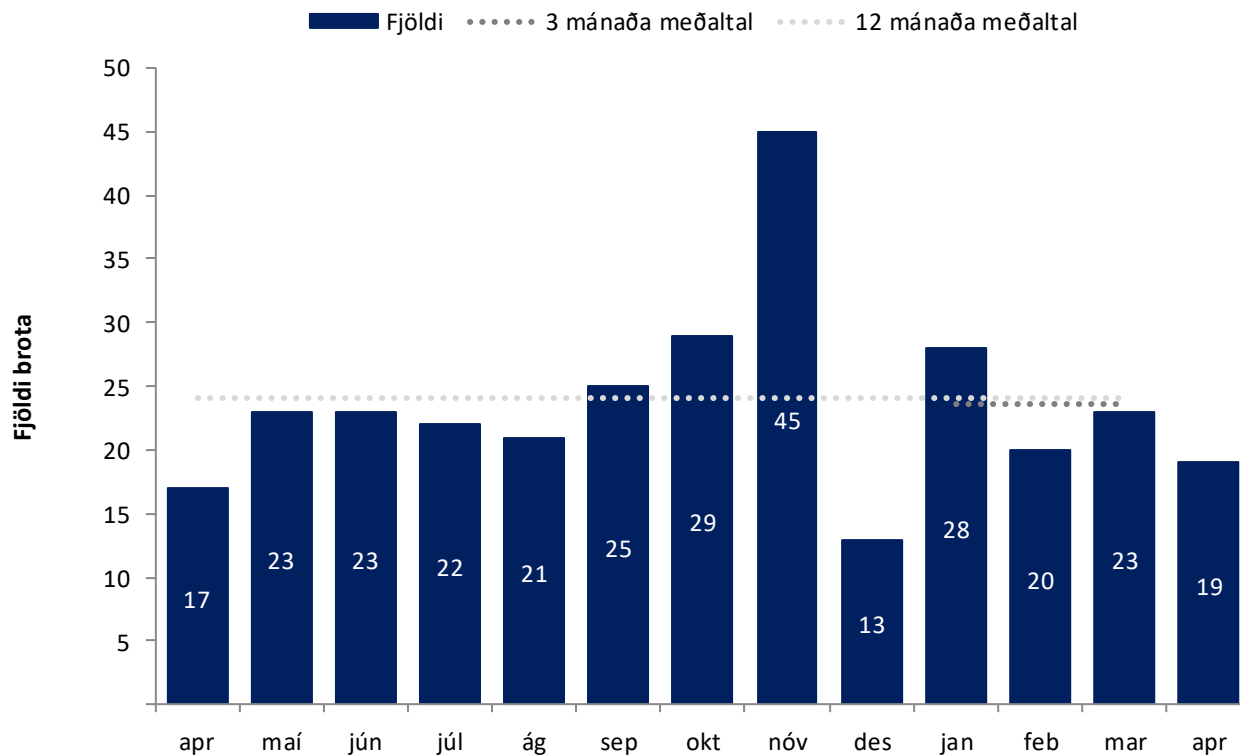
Fjöldi brota það sem af er ári samanborið við sama tímabil síðustu þriggja ára og meðaltal þeirra.



Kynferðisbrot—dags. brots

- Lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu bárust 19 tilkynningar um kynferðisbrot sem áttu sér stað í apríl.
- Tilkynnt kynferðisbrot eru innan útreiknaðra marka fyrir síðustu sex og síðustu 12 mánuði á undan.
- Það sem af er ári hafa borist um 21 prósent fleiri tilkynningar en bárust að meðaltali á sama tímabili sl. þrjú ár á undan.

Hér er fyrir neðan er fjöldi kynferðisbrota sem áttu sér stað í hverjum mánuði fyrir sig á tímabilinu.

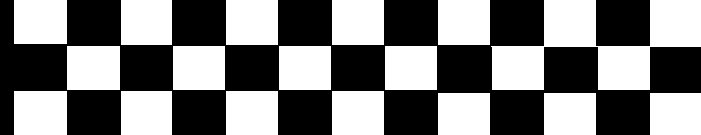


Fjöldi brota það sem af er ári samanborið við sama tímabil síðustu þriggja ára og meðaltal þeirra.

Kynferðisbrot	Apríl 2018	Meðalt.	Mörk		Breyting frá meðalt.		Staða breytinga
			Neðri	Efri	+/-	%	
6 mánaða meðaltal	19	26	16	36	-7	-28%	Innan marka
12 mánaða meðaltal	19	24	17	32	-5	-21%	Innan marka

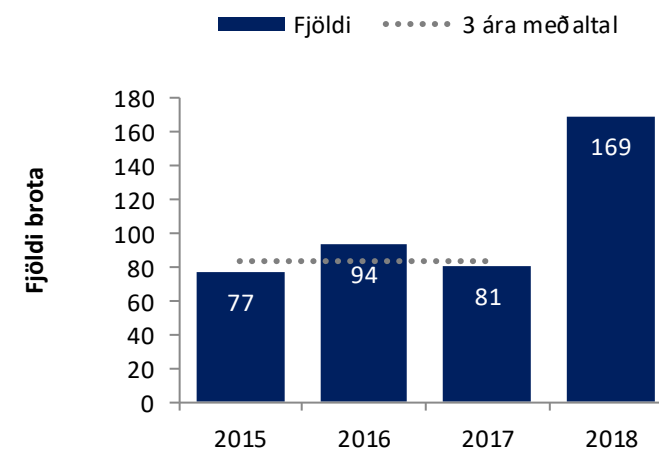
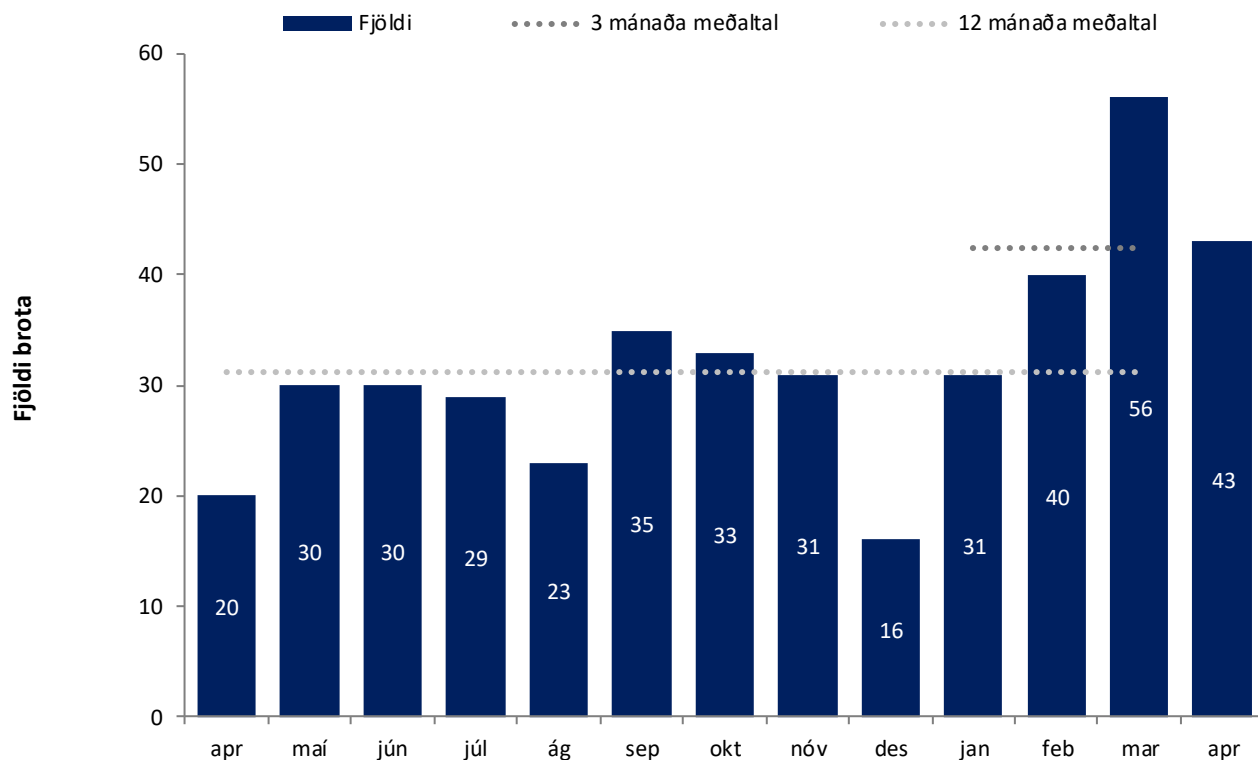


Kynferðisbrot—dags. tilkynnt



- Í apríl voru 43 kynferðisbrot skráð. Skráðum brotum fækkaði miðað við fjölda í mars.
- Skráðum kynferðisbrotum fjölgaði miðað við útreiknuð efri mörk fyrir síðustu 12 mánuði á undan.
- Það sem af er ári hafa verið skráð um 101 prósent fleiri kynferðisbrot en voru skráð að meðaltali á sama tímabili sl. þrjú ár á undan.

Hér er fyrir neðan er fjöldi kynferðisbrota sem voru tilkynnt í hverjum mánuði fyrir sig, burt séð frá því hvenær brotið átti sér stað.



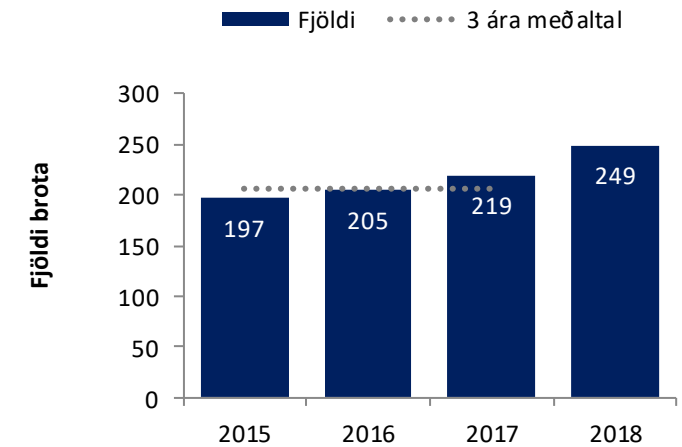
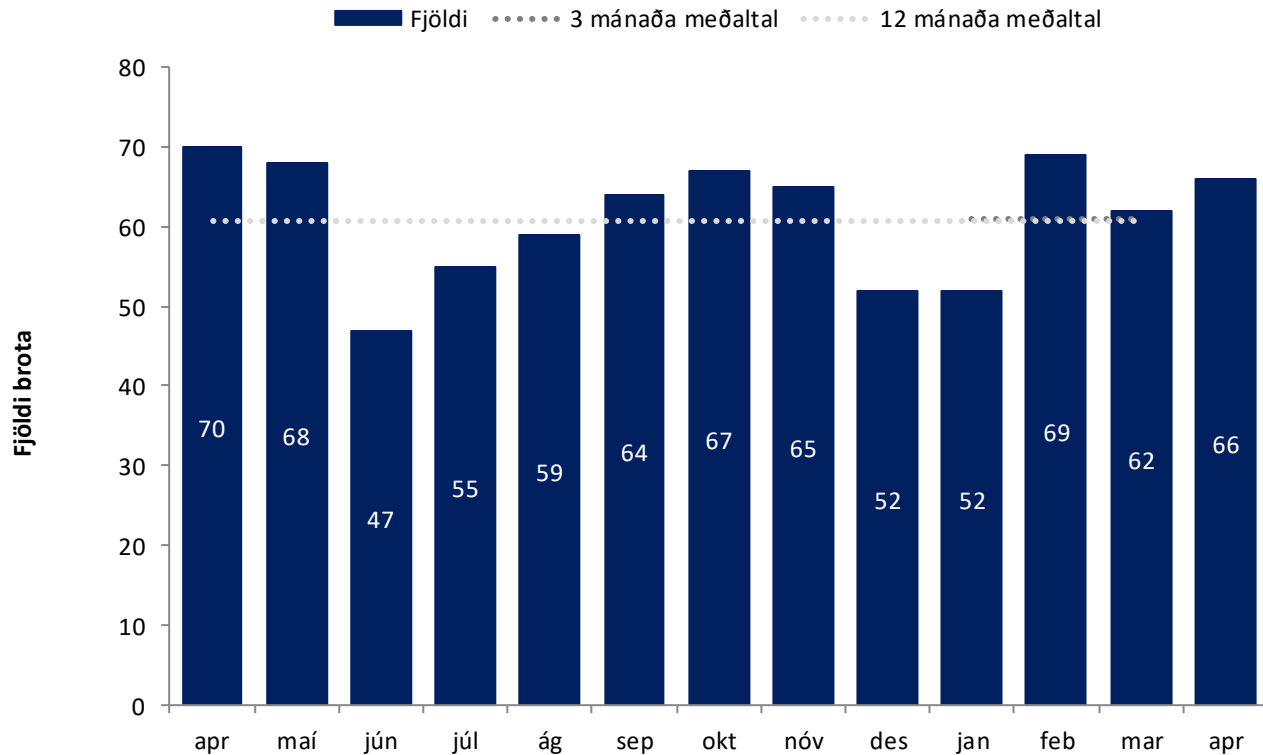
Fjöldi brota það sem af er ári samanborið við sama tímabil síðustu þriggja ára og meðaltal þeirra.

Kynferðisbrot	Apríl 2018	Meðalt.	Mörk		Breyting frá meðalt.		Staða breytinga
			Neðri	Efri	+/-	%	
6 mánaða meðaltal	43	35	23	46	9	25%	Innan marka
12 mánaða meðaltal	43	31	21	41	12	38%	Fjölgar



Heimilisofbeldi

- Alls bárust 66 tilkynningar um heimilisofbeldi í apríl.
- Fjöldi tilkynninga er innan útreiknaðra marka fyrir síðustu sex og síðustu 12 mánuði á undan.
- Það sem af er ári hafa borist um 20 prósent fleiri tilkynningar um heimilisofbeldi en bárust að meðaltali á sama tímabili sl. þrjú ár á undan.



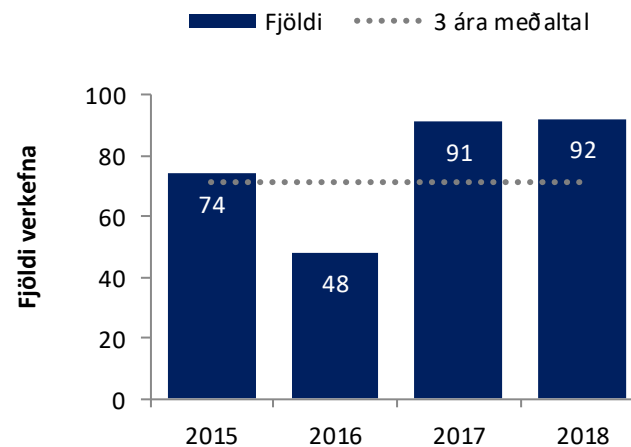
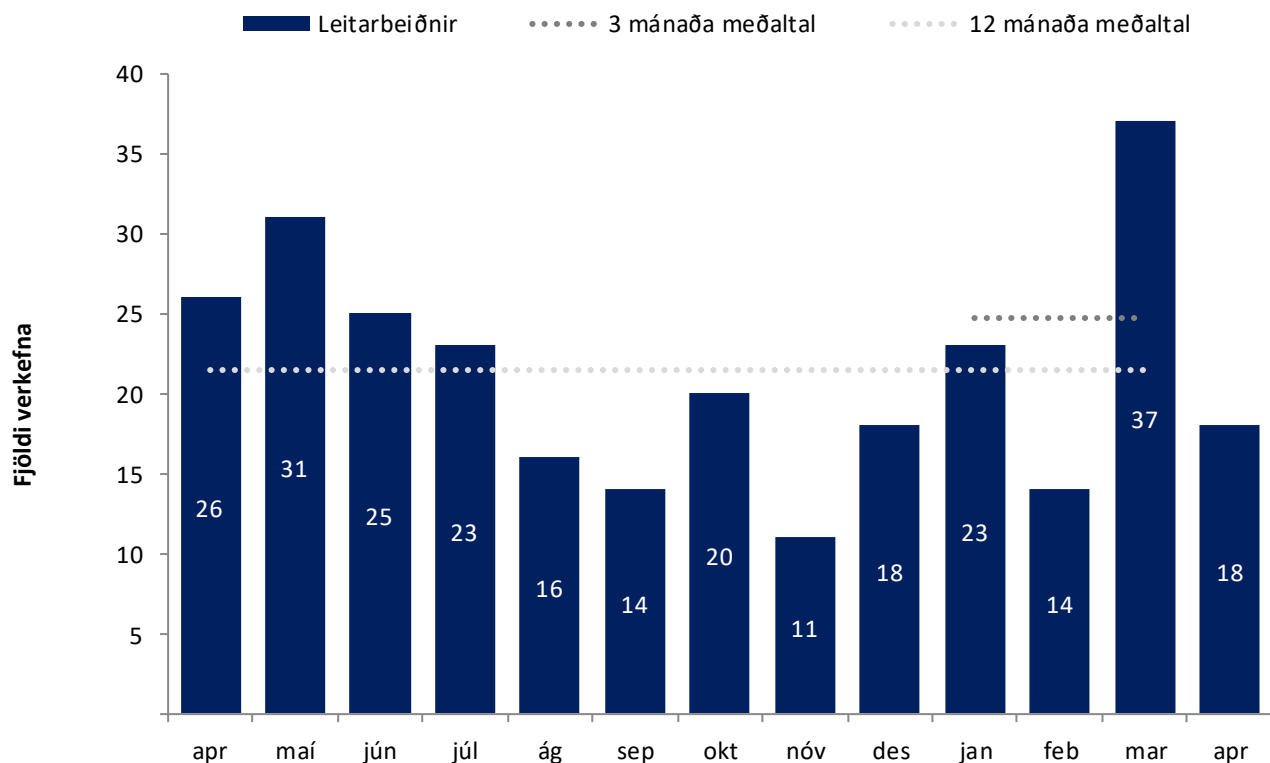
Fjöldi brota það sem af er ári samanborið við sama tímabil síðustu þriggja ára og meðaltal þeirra.

Heimilisofbeldi	Apríl 2018	Meðalt.	Mörk		Breyting frá meðalt.		Staða breytinga
			Neðri	Efri	+/-	%	
6 mánaða meðaltal	66	61	54	68	5	8%	Innan marka
12 mánaða meðaltal	66	61	53	68	5	8%	Innan marka



Leit að týndum ungmennum

- Alls bárust 18 beiðnir um leit að týndum börnum og ungmennum í apríl.
- Fjöldi leitarbeiðna í apríl var innan útreiknaðra marka fyrir síðustu sex og síðustu 12 mánuði á undan.
- Það sem af er ári hafa borist um 49 prósent fleiri leitarbeiðnir en bárust að meðaltali á sama tímabili árin 2015 til 2017. Fjöldi beiðna fyrstu fjóra mánuði ársins 2018 er svipaður og á sama tíma árið 2017.

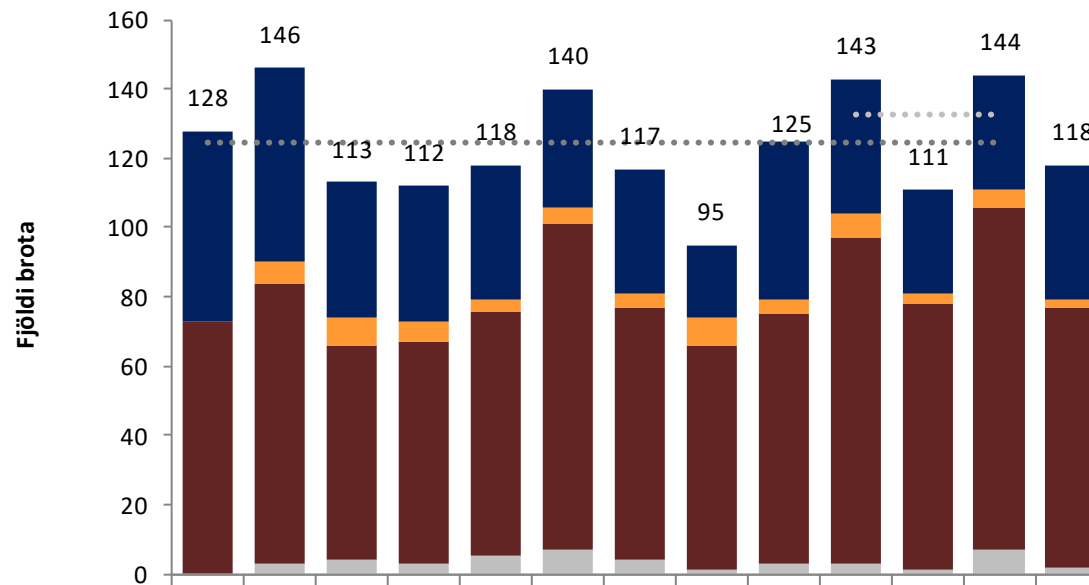


Fjöldi verkefna það sem af er ári samanborið við sama tímabil síðustu þriggja ára og meðaltal þeirra.

Leitarbeiðnir	Apríl 2018	Meðalt.	Mörk		Breyting frá meðalt.		Staða breytinga
			Neðri	Efri	+/-	%	
6 mánaða meðaltal	18	21	12	29	-3	-12%	Innan marka
12 mánaða meðaltal	18	22	13	29	-4	-16%	Innan marka

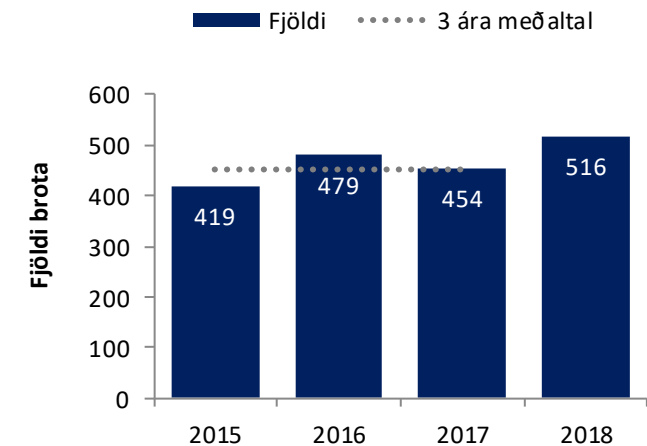


- Í apríl voru skráðar 118 tilkynningar um eignaspjöll. Skráðum brotum fækkaði á milli mánaða.
- Fjöldi tilkynninga um eignaspjöll var innan útreiknaðra marka fyrir síðustu sex og síðustu 12 mánuði á undan.
- Á milli mánaða fjölgaði tilkynningum um rúðubrot, tilkynningum um önnur eignaspjöll fækkaði.
- Það sem af er ári hafa borist um 14 prósent fleiri tilkynningar um eignaspjöll en bárust að meðaltali á sama tímabili sl. þriggja ár á undan.



	apr	maí	jún	júl	ág	sep	okt	nóv	des	jan	feb	mar	apr
Rúðubrot	55	56	39	39	39	34	36	21	46	39	30	33	39
Veggjakrot	0	6	8	6	3	5	4	8	4	7	3	5	2
Önnur minniháttar eignaspjöll	73	81	62	64	71	94	73	65	72	94	77	99	75
Meiriháttar eignaspjöll	0	3	4	3	5	7	4	1	3	3	1	7	2
Eignaspjöll alls	128	146	113	112	118	140	117	95	125	143	111	144	118

Eignaspjöll	Apríl 2018	Meðalt.	Mörk		Breyting frá meðalt.		Staða breytinga
			Neðri	Efri	+/-	%	
6 mánaða meðaltal	118	123	105	140	-5	-4%	Innan marka
12 mánaða meðaltal	118	124	109	140	-6	-5%	Innan marka

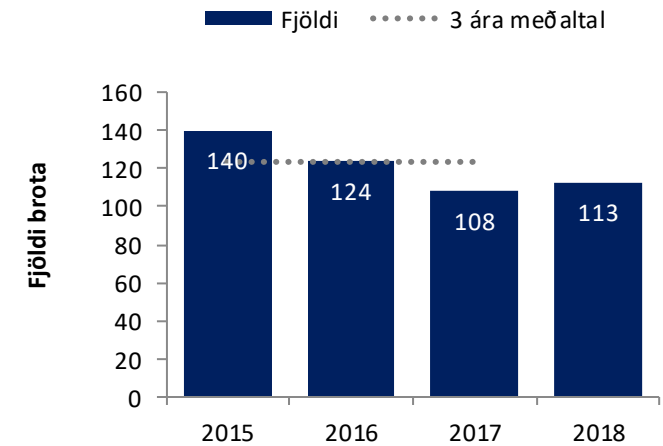
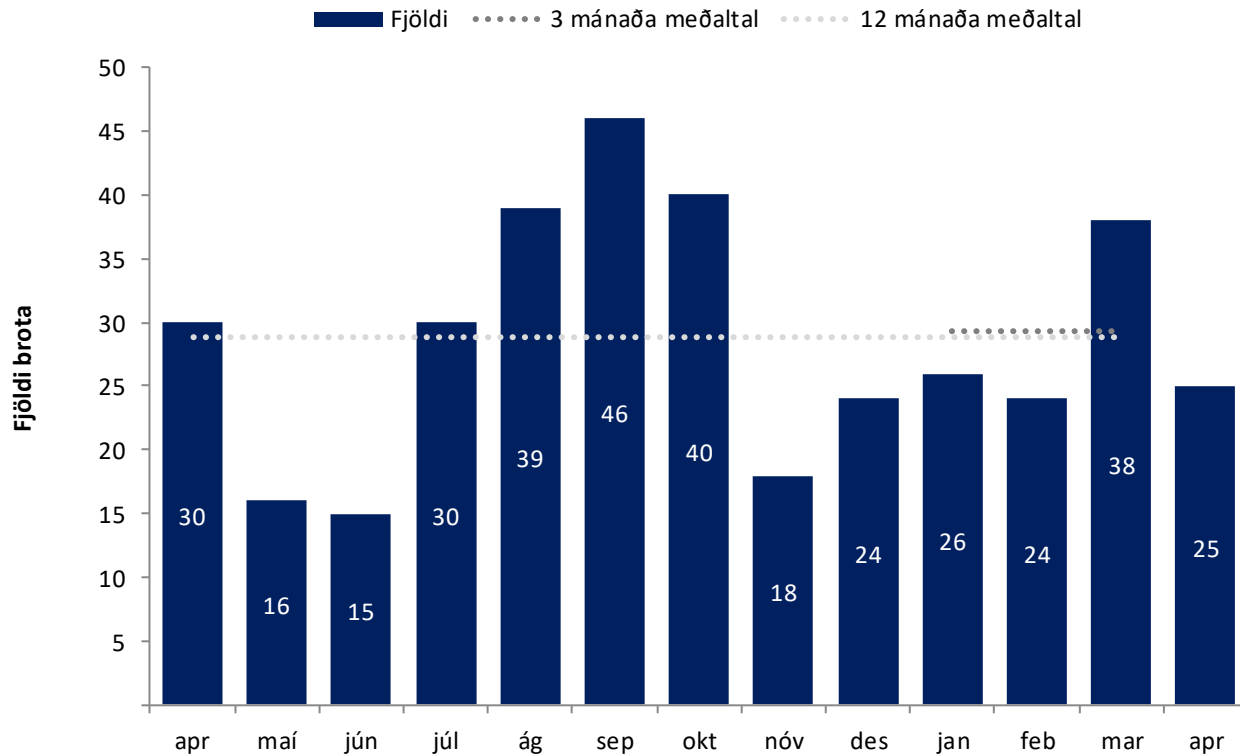


Fjöldi brota það sem af er ári samanborið við sama tímabil síðustu þriggja ára og meðaltal þeirra.



Nytjastuldur ökutækja

- Skráðar voru 25 tilkynningar um nytjastuld á vélknúnu ökutæki í apríl.
- Fjöldi tilkynninga um nytjastuldi í apríl voru innan útreiknaðra marka fyrir síðustu sex og síðustu 12 mánaða á undan.
- Það sem af er ári hafa borist um níu prósent færri tilkynningar um nytjastuldi en bárust að meðaltali á sama tímabili sl. þrjú ár á undan.



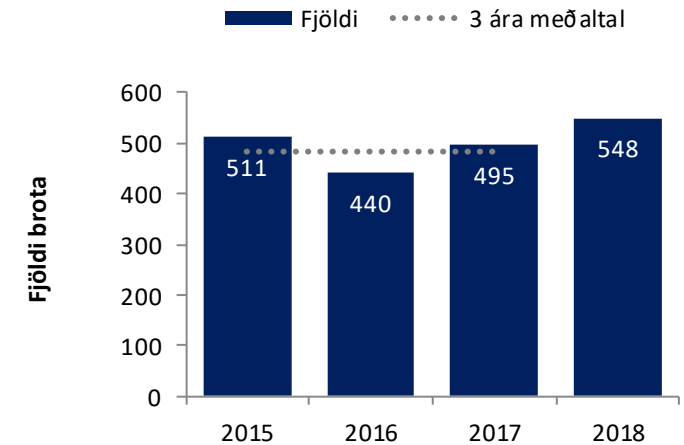
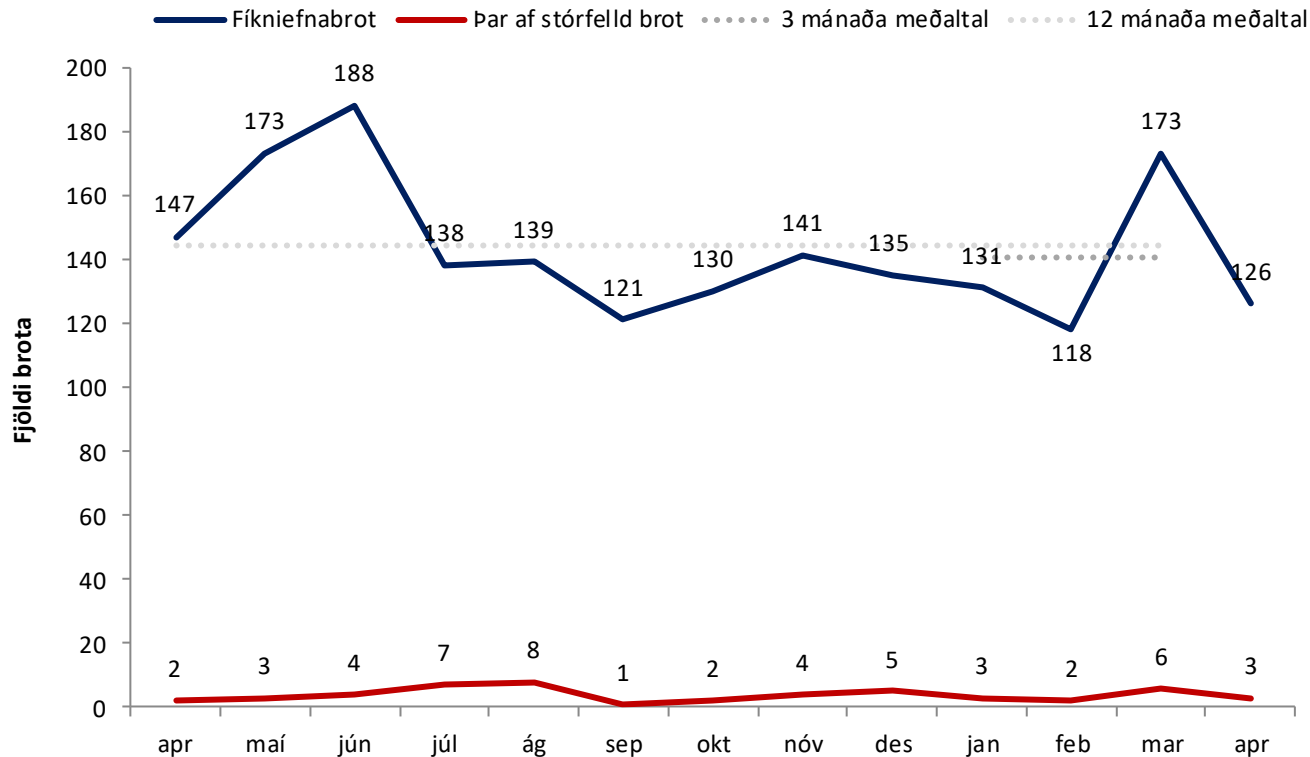
Fjöldi brota það sem af er ári samanborið við sama tímabil síðustu þriggja ára og meðaltal þeirra.

Nytjastuldir	Apríl 2018	Meðalt.	Mörk		Breyting frá meðalt.		Staða breytinga
			Neðri	Efri	+/-	%	
6 mánaða meðaltal	25	28	20	36	-3	-12%	Innan marka
12 mánaða meðaltal	25	29	19	39	-4	-13%	Innan marka



Fíkniefnabrot

- Í apríl voru skráð 126 fíkniefnabrot á höfuðborgarsvæðinu. Skráðum brotum fækkaði á milli mánaða.
- Skráðum fíkniefnabrotum fjölgaði miðað við útreiknuð efri mörk fyrir síðustu sex og síðustu 12 mánuði á undan.
- Skráð voru þrjú stórfelld fíkniefnabrot í apríl.*
- Það sem af er ári hafa verið skráð um 14 prósent fleiri fíkniefnabrot en voru skráð að meðaltali á sama tímabili sl. þrjú ár á undan.



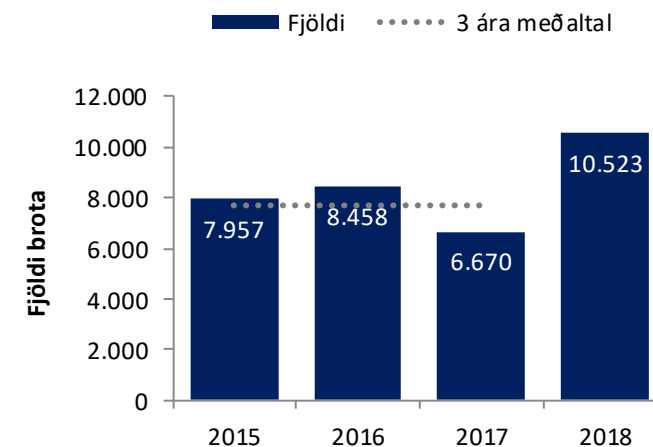
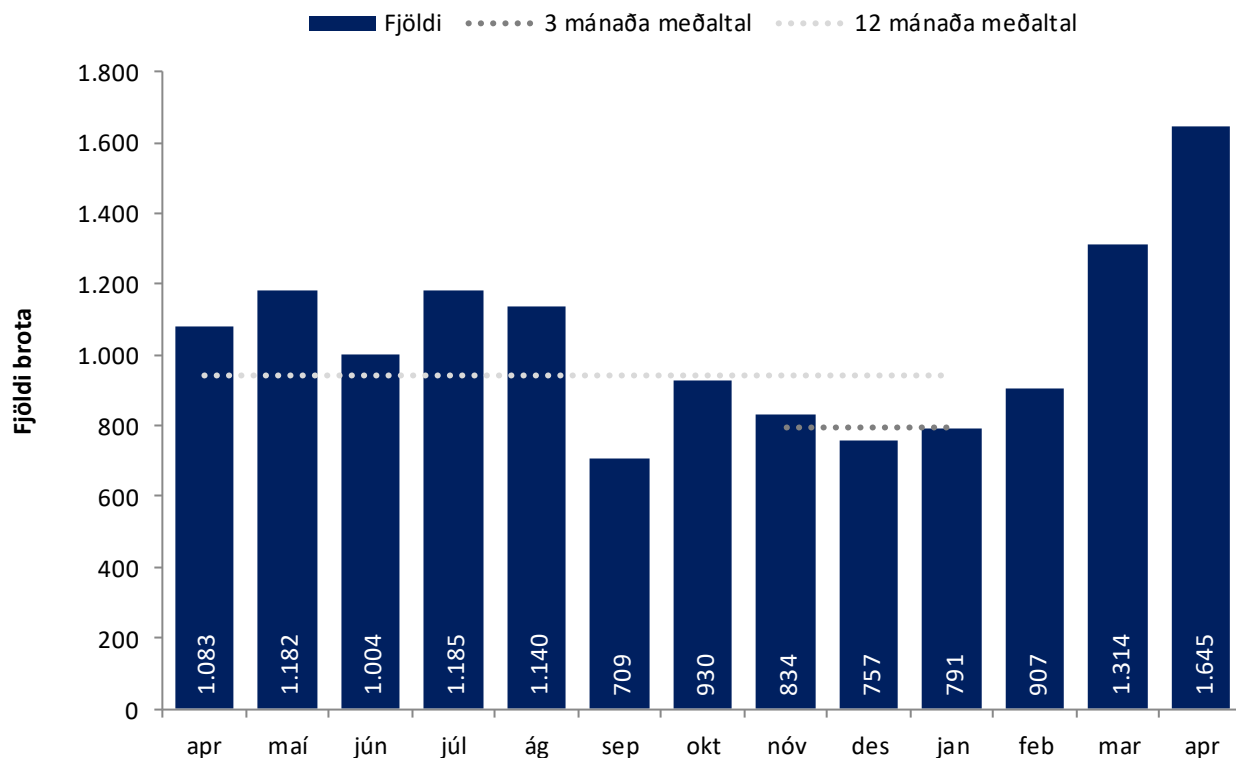
Fjöldi brota það sem af er ári samanborið við sama tímabil síðustu þriggja ára og meðaltal þeirra.

Fíkniefni	Apríl 2018	Meðalt.	Mörk		Breyting frá meðalt.		Staða breytinga
			Neðri	Efri	+/-	%	
6 mánaða meðaltal	123	134	118	150	-11	-8%	Innan marka
12 mánaða meðaltal	123	141	120	161	-18	-13%	Innan marka



Umferðarlagabrot

- Skráð voru 1.645 umferðarlagabrot* í apríl. Skráðum umferðarbrotum fjölgaði á milli mánaða.
- Skráðum umferðarlagabrotum fjölgaði mikið í apríl miðað við útreiknuð efri mörk fyrir síðustu sex og síðustu 12 mánuði á undan.
- Það sem af er ári hafa verið skráð um 37 prósent fleiri umferðarlagabrot á höfuðborgarsvæðinu en að meðaltali á sama tíma sl. þrjú ár á undan.



Fjöldi brota það sem af er ári samanborið við sama tímabil síðustu þriggja ára og meðaltal þeirra. Heildarfjöldi brota—með hraðamyndavélum.

Umferðarlagabrot	Apríl 2018	Meðalt.	Mörk		Breyting frá		Staða breytinga
			Neðri	Efri	+/-	%	
6 mánaða meðaltal	1.645	922	737	1.107	723	78%	Mikil fjölgun
12 mánaða meðaltal	1.645	986	800	1.173	659	67%	Mikil fjölgun



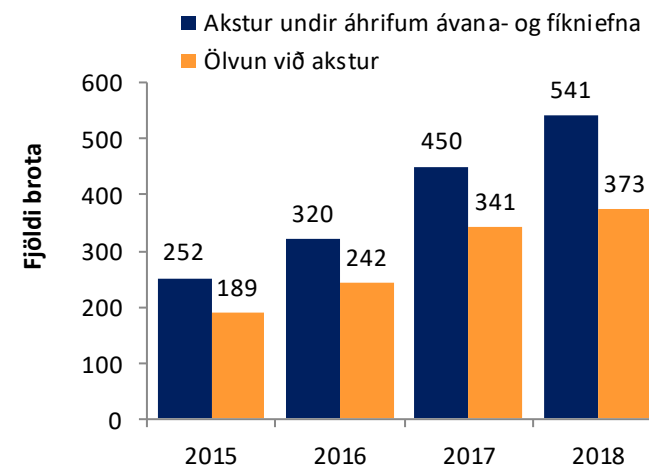
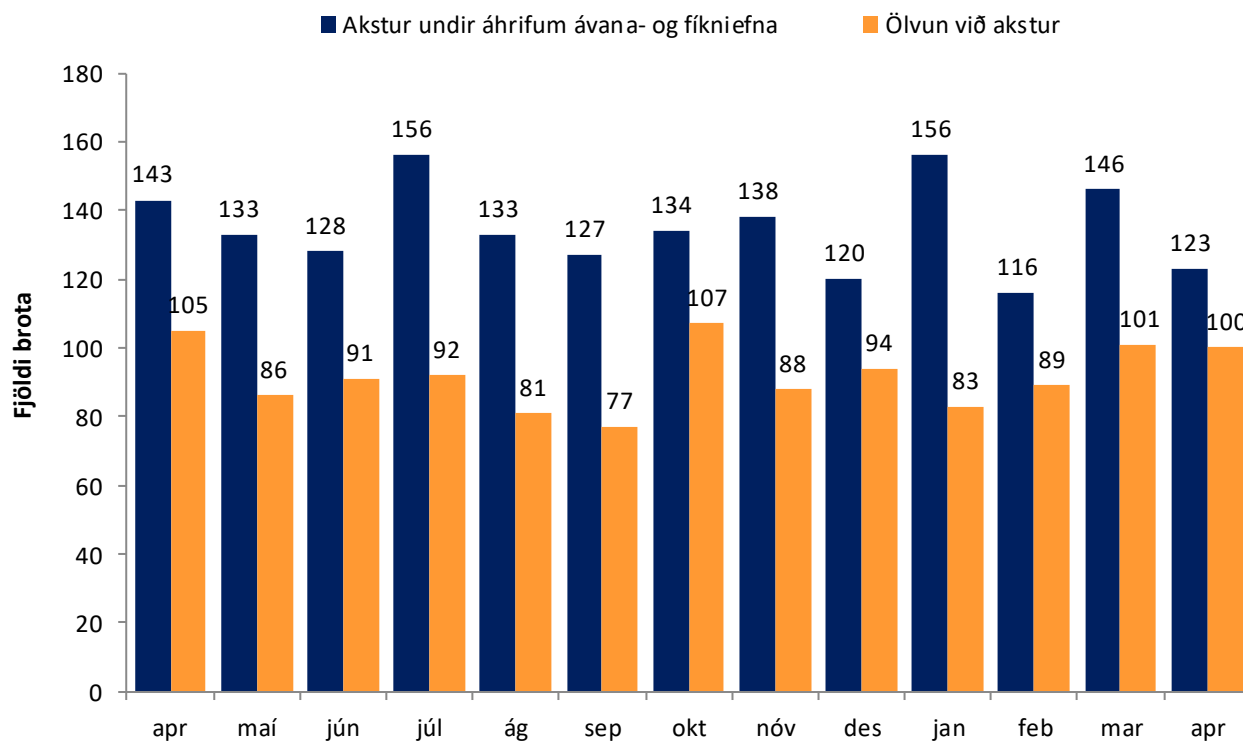
Akstur undir áhrifum

Akstur undir áhrifum ávana- og fíkniefna

- Skráð voru 123 brot þar sem ökumaður var grunaður um akstur undir áhrifum ávana- og fíkniefna í apríl.
- Skráðum brotum fækkaði miðað við útreiknuð efri mörk fyrir síðustu 12 mánuði á undan.
- Brotum hefur fjölgað um 59 prósent það sem af er ári samanborið við meðaltal á sama tímabili síðustu þrjú ár.

Ölvun við akstur

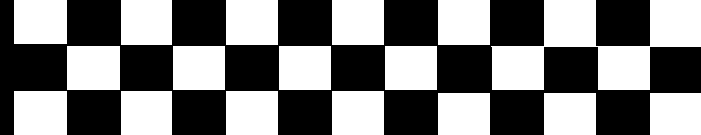
- Í apríl voru skráð 100 brot þar sem ökumaður var grunaður um ölvun við akstur.
- Skráður fjöldi brota er innan útreiknaðra marka fyrir síðustu sex og síðustu 12 mánuði á undan.
- Brotum hefur fjölgað um 45 prósent það sem af er ári samanborið við meðaltal á sama tímabili síðustu þrjú ár.



Fjöldi brota það sem af er ári samanborið við sama tímabil síðustu þriggja ára og meðaltal þeirra.



Þróun á löggæslusvæði 1

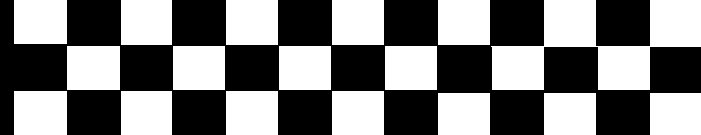


- Hér er fjöldi afbrota í apríl borinn saman við meðalfjölda brota síðustu þrjá mánuði á svæði lögreglustöðvar 1, sem nær yfir Miðborg, Vesturbæ, Seltjarnarnes, Háaleiti, Hlíðar og Laugardal.

	Mars 2018	Apríl 2018	Staða breytinga m.v. 6 mán.	Staða breytinga m.v. 12 mán.
Hegningarlagabrot	347	352	Innan marka	Innan marka
Þjófnaður	137	156	Innan marka	Innan marka
Þjófnaður - innbrot	26	40	Fjölgar	Fjölgar
Manndráp og líkamsmeiðingar	55	58	Innan marka	Innan marka
Ofbeldi gagnvart lögreglumanni	5	3	Innan marka	Innan marka
Kynferðisbrot	11	12	Fjölgar	Fjölgar
Eignaspjöll (Meiriháttar skemmdarverk)	3	1	Innan marka	Innan marka
Eignaspjöll (Minniháttar skemmdarverk)	67	56	Innan marka	Innan marka
Nytjastuldur vélknúinna farartækja	9	14	Fjölgar	Innan marka
Fíkniefni	62	63	Fjölgar	Innan marka
Umferðarlagabrot *	340	433	Mikil fjölgun	Fjölgar
Akstur undir áhrifum ávana- og fíkniefna	53	57	Innan marka	Innan marka
Ölvun við akstur	46	36	Innan marka	Innan marka
Innbrot á heimili	7	9	Innan marka	Fækkar
Slys	19	15	Innan marka	Innan marka

* Fjöldi umferðarlagabrota að hraðamyndavélum undanskildum.

Þróun á löggæslusvæði 2

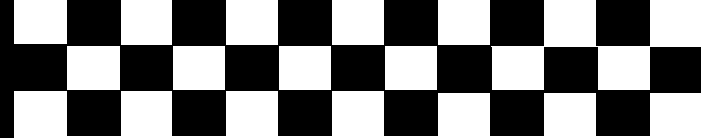


- Hér er fjöldi afbrota í apríl borinn saman við meðalfjölda brota síðustu þrjá mánuði á svæði lögreglustöðvar 2, sem nær yfir Hafnarfjörð, Garðabæ og Álftanes.

	Mars 2018	Apríl 2018	Staða breytinga m.v. 6 mánuði	Staða breytinga m.v. 12 mánuði
Hegningarlagabrot	97	79	Mikil fækkun	Fækkar
Þjófnaður	36	28	Innan marka	Fækkar
Þjófnaður - innbrot	13	9	Innan marka	Innan marka
Manndráp og líkamsmeiðingar	17	10	Mikil fækkun	Fækkar
Ofbeldi gagnvart lögreglumanni	0	1	Fjölgar	Fjölgar
Kynferðisbrot	4	0	Fækkar	Fækkar
Eignaspjöll (Meiriháttar skemmdarverk)	1	1	Fjölgar	Fjölgar
Eignaspjöll (Minniháttar skemmdarverk)	11	16	Innan marka	Innan marka
Nytjastuldur vélknúinna farartækja	6	5	Fjölgar	Innan marka
Fíkniefni	21	9	Mikil fækkun	Fækkar
Umferðarlagabrot *	150	140	Innan marka	Innan marka
Akstur undir áhrifum ávana- og fíkniefna	26	8	Fækkar	Fækkar
Ölvun við akstur	15	17	Fjölgar	Innan marka
Innbrot á heimili	3	3	Innan marka	Innan marka
Slys	12	9	Innan marka	Innan marka

* Fjöldi umferðarlagabrota að hraðamyndavélum undanskildum.

Þróun á löggæslusvæði 3



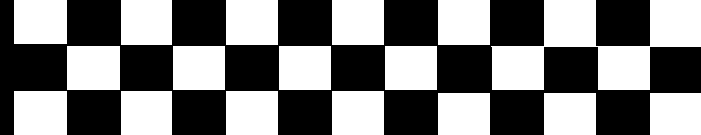
- Hér er fjöldi afbrota í apríl borinn saman við meðalfjölda brota síðustu þrjá mánuði á svæði lögreglustöðvar 3, sem nær yfir Breiðholt og Kópavog.

	Mars 2018	Apríl 2018	Staða breytinga m.v. 6 mánuði	Staða breytinga m.v. 12 mánuði
Hegningarlagabrot	180	124	Mikil fækkun	Mikil fækkun
Þjófnaður	62	47	Fækkar	Mikil fækkun
Þjófnaður - innbrot	11	11	Fækkar	Fækkar
Manndráp og líkamsmeiðingar	24	23	Innan marka	Innan marka
Ofbeldi gagnvart lögreglumanni	3	0	Fækkar	Fækkar
Kynferðisbrot	3	5	Fjölgar	Fjölgar
Eignaspjöll (Meiriháttar skemmdarverk)	2	0	Innan marka	Innan marka
Eignaspjöll (Minniháttar skemmdarverk)	34	24	Innan marka	Innan marka
Nytjastuldur vélknúinna farartækja	18	0	Mikil fækkun	Fækkar
Fíkniefni	31	26	Mikil fækkun	Innan marka
Umferðarlagabrot *	189	183	Innan marka	Innan marka
Akstur undir áhrifum ávana- og fíkniefna	38	31	Fækkar	Fækkar
Ölvun við akstur	25	31	Mikil fjölgun	Mikil fjölgun
Innbrot á heimili	3	3	Fækkar	Fækkar
Slys	9	9	Innan marka	Innan marka

* Fjöldi umferðarlagabrota að hraðamyndavélum undanskildum.



Þróun á löggæslusvæði 4



- Hér er fjöldi afbrota í apríl borinn saman við meðalfjölda brota síðustu þrjá mánuði á svæði lögreglustöðvar 4, sem nær yfir Árbæ, Grafarvog, Grafarholt, Mosfellsbæ, Kjalarnes og Kjósarhrepp.

	Mars 2018	Apríl 2018	Staða breytinga m.v. 6 mánuði	Staða breytinga m.v. 12 mánuði
Hegningarlagabrot	121	98	Mikil fækkun	Fækkar
Þjófnaður	42	27	Mikil fækkun	Fækkar
Þjófnaður - innbrot	19	12	Mikil fækkun	Innan marka
Manndráp og líkamsmeiðingar	16	18	Innan marka	Innan marka
Ofbeldi gagnvart lögreglumanni	2	1	Innan marka	Innan marka
Kynferðisbrot	4	2	Innan marka	Innan marka
Eignaspjöll (Meiriháttar skemmdarverk)	1	0	Fækkar	Fækkar
Eignaspjöll (Minniháttar skemmdarverk)	25	20	Innan marka	Innan marka
Nytjastuldur vélknúinna farartækja	5	6	Innan marka	Innan marka
Fíkniefni	48	24	Fækkar	Fækkar
Umferðarlagabrot *	220	277	Mikil fjölgun	Fjölgar
Akstur undir áhrifum ávana- og fíkniefna	25	26	Innan marka	Innan marka
Ölvun við akstur	12	16	Innan marka	Innan marka
Innbrot á heimili	13	5	Mikil fækkun	Innan marka
Slys	5	7	Innan marka	Innan marka

* Fjöldi umferðarlagabrota að hraðamyndavélum undanskildum.