



UMFERÐARÖRYGGISÁÆTLUN

Stykkishólmsbær

Febrúar 2021



19433

Nr. útg.	Dagsetning	Unnið	Yfirfarið	Samþykkt
1	18.02.2021	LMG/RPP	SJ	SJ

Unnið af:

VSÓ Ráðgjöf
Borgartúni 20, 105 Reykjavík

www.vso.is

Unnið fyrir:



Stykkishólmur
Hafnargata 3, 340 Stykkishólmur



Efnisyfirlit

1	Inngangur	3
1.1	Samráð	3
1.2	Verkferli	4
2	Slysagreining	4
3	Stöðumat	6
3.1	Almenningssamgöngur	7
3.2	Fræðsla og forvarnir	7
3.3	Gatnakerfi	8
3.3.1	<i>Umferðargreining</i>	8
3.3.2	<i>Umferðarhraði</i>	9
3.3.3	<i>Umferðarmerki</i>	13
3.3.4	<i>Aðkoman í Stykkishólm</i>	13
3.3.5	<i>Silfurgata</i>	14
3.3.6	<i>Tjarnarás</i>	14
3.4	Göngustígar og gangbrautir	15
3.5	Skóla- og leikskólasvæði	15
3.6	Hafnarsvæði Stykkishólms	17
3.7	Gagnlegar leiðbeiningar	19
4	Stefna og markmið	19
4.1	Á landsvísu	19
4.2	Aðalskipulag Stykkishólms	20
4.3	Stefna og markmið umferðaröryggisáætlunar Stykkishólms 2020-2024	20
4.3.1	<i>Aðalmarkmið</i>	21
4.3.2	<i>Önnur markmið</i>	21
5	Framkvæmdaáætlun	22
6	Niðurstöður	24
7	Heimildir	25
8	Viðauki	26
8.1	Viðauki 1: Niðurstöður úr umferðargreiningum.	26



1 Inngangur

Á 602 fundi bæjarráðs Stykkishólms þann 18.06.2019 var samþykkt að hefja vinnu við að útfæra og útbúa umferðaröryggisáætlun til að bæta umferðaröryggi í Stykkishólmsbæ, í nóvember sama ár hófst vinna VSÓ að umferðaröryggisáætlun Stykkishólms 2021-2025.

Markmið með gerð umferðaröryggisáætlana er að auka vitund forráðamanna sveitarfélaga og íbúa um umferðaröryggi. Undanfarin ár hefur Samgöngustofa hvatt sveitarfélög til að gera áætlanir um umferðaröryggismál. Teknar hafa verið saman leiðbeiningar um gerð umferðaröryggisáætlana sveitarfélaga og tekur þessi vinna mið af þeim leiðbeiningum, auk reynslu VSÓ af gerð umferðaröryggisáætlana víðs vegar um landið.

Áætluninni er skipt upp í sex meginkafla. Fyrsti kafli lýsir verkferli áætlunarinnar og skipun samráðshóps, annar kafli greinir slys undanfarinna ára og í þriðja kafla er stöðumat á núverandi umferðaröryggi í sveitarfélaginu. Í fjórða kafla er helstu markmiðum og stefnu sveitarfélagsins í umferðaröryggismálum lýst. Í fimmta kafla er framkvæmdaáætlun verkefna, þar sem brýnustu verkefni eru ákveðin og þeim raðað í forgangsroð. Að lokum eru niðurstöður dregnar saman í sjötta kafla.

1.1 Samráð

Samráðshópur var myndaður með helstu hagsmunaaðilum umferðaröryggis hjá sveitarfélaginu, eins og lagt er til í leiðbeiningum um gerð umferðaröryggisáætlana. Aðilar í samráðshóp eru taldir upp í töflu 1.1. Á fund samráðshópsins þann 16. september 2020 voru Birgitta, Hildur, Sigurður og Sólrún með í gegnum fjarskiptabúnaðinn Microsoft Teams, en aðrir mættu á fundarstað.

Allir aðilar í samráðshóp fengu áætlunina til yfirlestrar.

Tafla 1.1: Fulltrúar í samráðshóp

Berglind Axelsdóttir	Stykkishólmi, skólastjóri
Birgitta Rán Ásgeirsdóttir	Vegagerðin, Vesturland
Bjarnfríður Vilhjálmisdóttir	Stykkishólmi, skipulagsfulltrúi
Einar Strand	Stykkishólmsbæjar, kerfisstjóri og sjúkraflutningamaður
Hildur Guðjónsdóttir	Samgöngustofa
Jakob Björgvin Jakobsson	Stykkishólmi, bærarstjóri
Magnús Bæringsson	Stykkishólmi, tómsfundafulltrúi
Sigrún Þórsteinsdóttir	Stykkishólmi, leikskólastjóri
Sigurður Jónasson	Lögreglan, Vesturland
Sólrún Svava Skúladóttir	Strætó bs.
Svanhildur Jónsdóttir	VSÓ Ráðgjöf, verkefnastjóri



1.2 Verkferli

Verkferli umferðaröryggisáætlunarinnar er sýnt í töflu 1.2.

Tafla 1.2: Verkferli	
Tímabil	Aðgerðir
Júní 2019	Bæjarráð Stykkishólms samþykkir að umferðaröryggisáætlun sé útfærð.
Júní 2019	Bæjarstjórn samþykkir afgreiðslu bæjarráðs.
11-14. ágúst 2019	Íbúum boðið í umhverfisgöngu með bæjarstjóra og öðrum fulltrúum bæjarins.
Nóvember 2019	Vinna VSÓ Ráðgjafa hefst.
Desember 2019- maí 2020	Mælingar á umferð og umferðarhraða með umferðargreini fóru fram.
Ágúst 2020	VSÓ kynnir niðurstöður slysa- og umferðargreiningar, og næstu skref fyrir Skipulags- og byggingarnefnd.
September 2020	Samráðshópur stofnaður og fundur hjá samráðshóp.
Febrúar 2021	Umferðaröryggisáætlun kynnt fyrir Skipulags- og byggingarnefnd og bæjarráði Stykkishólms.
Febrúar 2021	Umferðaröryggisáætlun send til yfirlestrar hjá samráðshóp.
Febrúar 2021	Útgáfa umferðaröryggisáætlunar.

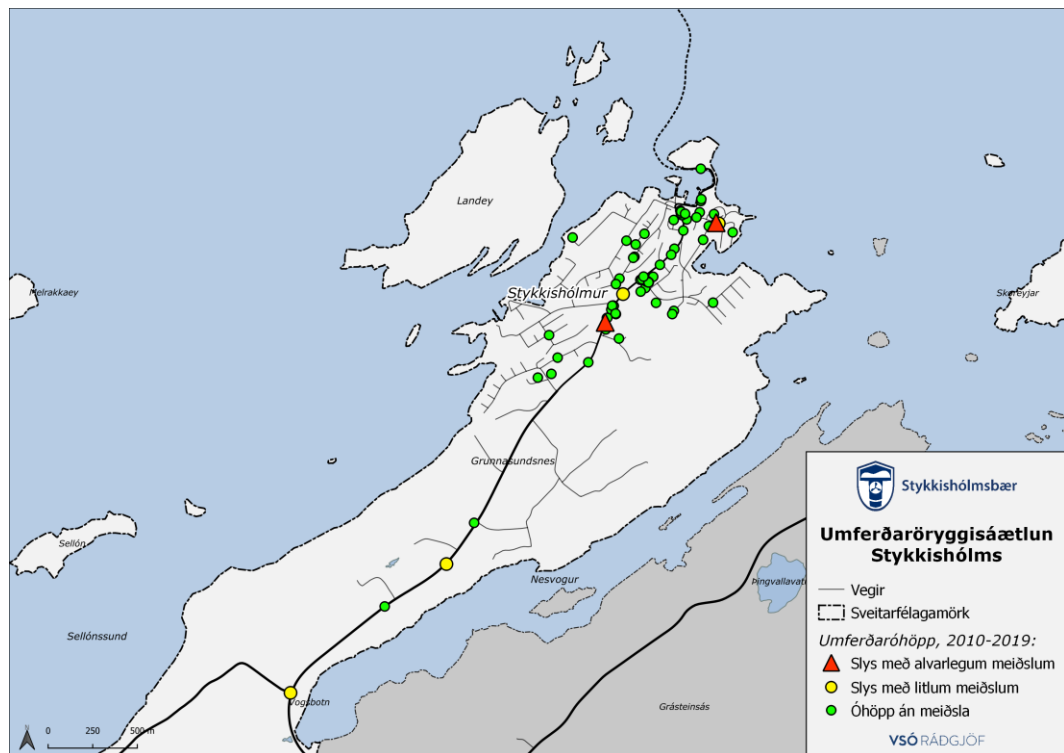
Við gerð árlegrar fjárhagsáætlunar skal taka tillit til umferðaröryggisáætlunar. Áætlað er að umferðaröryggisáætlun sé endurnýjuð á fjögurra ára fresti. Fram að þeim tíma verði unnið að þeim úrbótum sem lagðar eru fram í áætluninni og nýjum ábendingum sem berast sveitarfélaginu safnað saman og þær skoðaðar. Lagt er til að samráðshópur hittist tveimur árum eftir útgáfu áætlunarinnar og fari yfir verkefnastöðu.

2 Slysagreining

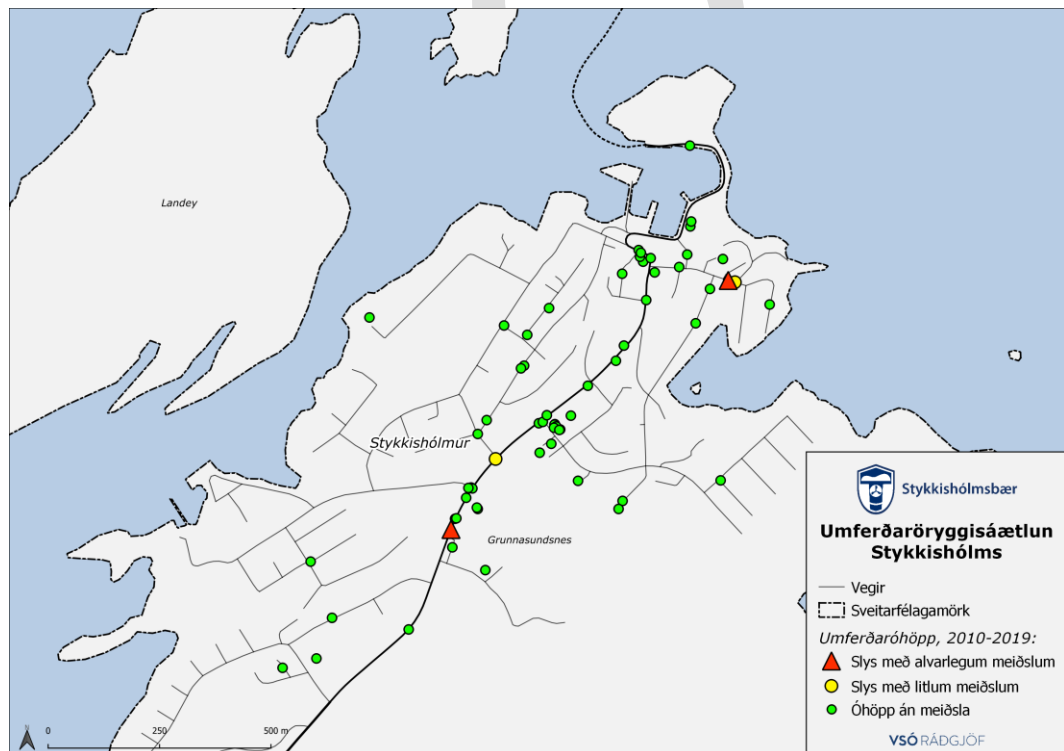
Tekin voru saman gögn frá Samgöngustofu um tilkynnt umferðaróhöpp í sveitarfélaginu árin 2010-2019, að báðum árum meðtöldum. Gögnin frá Samgöngustofu eru unnin upp úr tilkynningum lögreglu og fyrirtækisins Akstur og öryggi. Gögnin eru ekki að öllu leyti fullkominn því ekki er allt tilkynnt til þessara aðila, fengust til dæmis upplýsingar frá íbúum um að ekið hefði verið á barn við Skólastíg 8.

Í þessari greiningu er fjallað um heildarfjölda óhappa, ásamt því að fjallað er nánar um slys á fólki. Óhöpp eru tilvik þar sem einungis hefur orðið eignartjón. Slys eru tilvik þar sem fólk hefur hlotið meiðsli og eru flokkið nánar í slys með litlum meiðslum, alvarleg slys og banaslys.

Samtals urðu 68 tilvik á árunum 2010-2019 og má sjá þau á mynd 2.1. Flest tilvikin voru óhöpp án meiðsla (græn), 62 talsins, slys með litlum meiðslum voru fjögur (gul), alvarleg slys voru tvö (rauð) og ekkert banaslys. Eins og sjá má á mynd 2.1 gerast flest tilvikin innan þéttbýlisins en fjögur tilvik urðu á Stykkishólmsvegi, utan þéttbýlis. Í tveimur af tilvikunum á Stykkishólmsvegi voru slys með litlum meiðslum, vegna útafaksturs, en hin tvö voru óhöpp án meiðsla. Tvisvar hefur verið ekið á óvarða vegfarendur við gatnamót Aðalgötu og Borgarbrautar og tvisvar í Austurgötu, við Austurgötu 8-10. Á mynd 2.2 má sjá nánari dreifingu óhappa innan þéttbýlisins.



Mynd 2.1 Staðsetning allra tilvika á árunum 2010-2019



Mynd 2.2 Staðsetning tilvika innan þéttbýlis

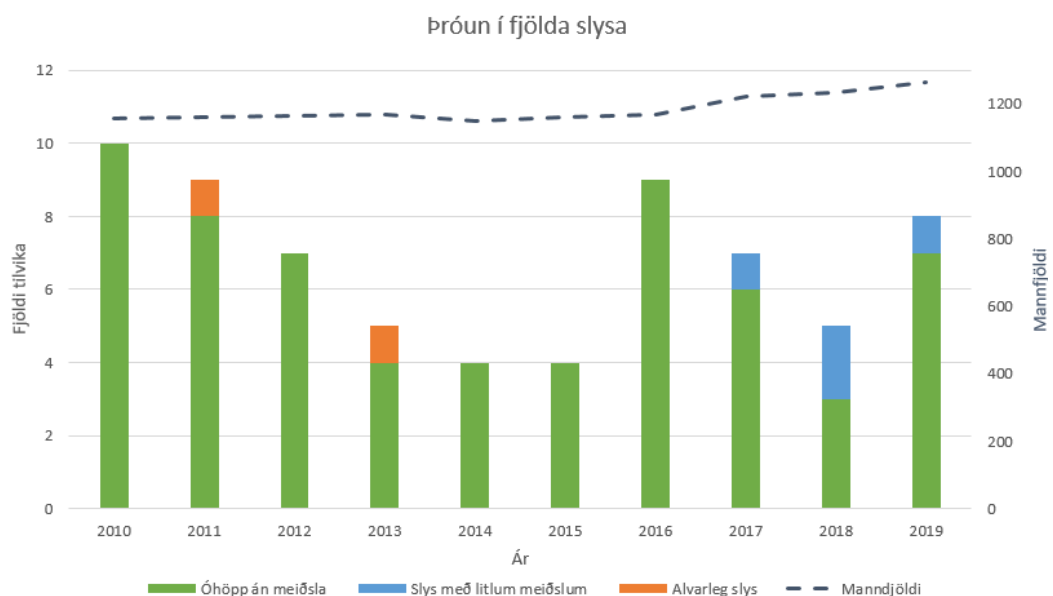
Slys (alvarleg eða með litlum meiðslum) eru samtals 6, um 9% af heildarfjölda tilvika. Í töflu 2.1 má sjá staðsetningu þessara slysa, alvarleika og tegund. Taflan sýnir að fjögur slysa urðu á þjóðvegum, Stykkishólmsvegi og Aðalgötu, en tvö á Austurgötu. Annað slysa í Aðalgötu varð við fall af bifhjóli og hitt var hliðarákeyrsla. Bæði slysin í Austurgötu urðu þegar ekið var á hjólandi vegfaranda.

Tafla 2.1: Slys í Stykkishólmsbæ á árunum 2010-2019

Staðsetning	Alvarleiki	Tegund
Austurgata, á móts við hús nr. 8	Alvarlegt slys	Ekið á óvarinn vegfaranda á reiðhjólí
Aðalgata	Alvarlegt slys	Fall af bifhjólí
Austurgata	Slys með litlum meiðslum	Ekið á óvarinn vegfaranda á reiðhjólí
Gatnamót Aðalgötu og Silfurgötu	Slys með litlum meiðslum	Hliðarákeyrsla
Stykkishólmsvegur	Slys með litlum meiðslum	Útafakstur
Stykkishólmsvegur	Slys með litlum meiðslum	Útafakstur

Á tímabilinu 2010 – 2019 hafa orðið tæplega helmingi fleiri slys frá apríl fram í september, báðir mánuðir taldir með, heldur en frá október fram í mars. Þetta orsakast sennilega af því að umferð á sumrin er mun meiri en á veturna, samkvæmt umferðartölum Vegagerðarinnar. Árið 2018 var sumardagsumferð (SDU) innanbæjar 4.600 ökutæki á sólarhring en vetrardagsumferð (VDU) var 1.700 ökutæki á sólarhring.

Á mynd 2.3 má sjá þróun fjölda tilvika og mannfjölda í Stykkishólmsbæ. Upplýsingar um mannfjölda fengust frá Hagstofu Íslands og virðist hann hafa verið nokkuð jafn 2010-2016 en eftir 2016 hefur fjölgað í sveitarfélaginu. Ekki er hægt að sjá samhengi milli fjölgunar íbúa í sveitarfélaginu, eftir 2016, og fjölda tilvika. Fremur fá tilvik verða árlega í sveitarfélaginu svo sveiflur í tilvikum á mynd 2.3 geta virst meiri en þær eru í raun.



Mynd 2.3 Þróun fjölda tilvika og mannfjölda í Stykkishólmsbæ, 2010-2019.

3 Stöðumat

Lagt var mat á umferðaröryggi sveitarfélagsins út frá vettvangsskoðun, mælingum á umferð, slysgreiningu, gögnum úr Umhverfisgöngu með íbúum og umræðum samráðshóps og ábendingum frá íbúum.

Helstu ábendingar úr Umhverfisgöngu voru eftirfarandi:

- Lækka, laga og mála kantsteina.



- Óskir um ný umferðarskilti og umferðarspegla ásamt því að laga umferðarskilti sem væru nú þegar uppi.
- Hraðatakmarkandi aðgerðir hefðu ekki tilætluð áhrif, óskir um lækkun umferðarhraði í götum.
- Bæta við gangbrautum og bæta lýsingu þar sem börn eru á ferð.
- Vöntun/endurnýjun á gangstéttum.
- Bæta við bílastæðum á götur.
- Minnka truflun frá stórum vinnuvélum, annaðhvort með nýjum vegi eða flutningi á atvinnustarfsemi með þungum vélum.
- Klippa tré og runna sem skyggja gönguleiður og/eða sýn á skilti.
- Endurnýjun aðkomu og auka öryggi á hafnarsvæðinu.

Athugasemdir hafa komið frá Leikskólanum í Stykkishólmi um að umferðarhraðinn á Aðalgötu í nánd leikskólans sé of hár, eyja sem var sett upp á Aðalgötu við gangbraut skili ekki tilætluðum árangri í lækkun hraða. Skóla- og fræðslunefnd hefur lagt til að setja upp gangbrautarljós á Aðalgötu og hámarkshraði verði lækkaður úr 50 km/klst niður 30 km/klst.

Af þessu má sjá að íbúar Stykkishólms er annt um sitt nærumhverfi og hafa skoðanir á hvað mætti betur fara.

3.1 Almennings-samgöngur

Ferjan Baldur siglir milli Stykkishólms og Brjánslækjar með viðkomu í Flatey allt árið í kring. Meðal farms í Baldri eru flutningabílar sem flytja vörur til og frá Vestfjörðum, meðal annars fisk, þar af leiðandi er mikið um umferð þungra flutningabíla í sveitarfélaginu.

Til Stykkishólms keyrir strætisvagn frá Borgarfirði tvisvar á dag, fjóra daga í viku. Stoppa vagnarnir bæði við höfnina og svo við Olís. Strætisvagnar keyra Aðalgötuna niður að höfn og sömu leið til baka. Strætó bs. óskar eftir að ef farið er í hraðatakmarkandi aðgerðir að lóðréttar aðgerðir séu valdar yfir láréttar, þ.e. að þrengingar, hliðranir og miðeyjar séu valdar fram yfir hraðahindranir, en ef ekki verður komist hjá því að nota hraðahindranir skal velja þær sem henta strætisvögnum, s.s. H-hraðahindranir eða kotta.

3.2 Fræðsla og forvarnir

Samkvæmt umferðarlögum nr. 77/2019, 112 grein, ber leik-, grunn- og framhaldsskólum að halda úti almennri umferðarfræðslu, þar að auki ber sveitastjórnnum að fræða almenning um sérreglur sem gilda á hverjum stað.

Samgöngustofa heldur úti vefsíðunni, www.umferd.is, þar sem skólastjórnendur geta sótt ýmsan fróðleik um umferðaröryggi skólabarna. Þar er hægt að sækja gátlista fyrir skólaferðir til að tryggja að umferðaröryggið sé sett á oddinn í slíkum ferðum. Gott er að nýta ýmsa viðburði til að efla umferðaröryggi og jafnframt heilsu, t.d. árlegan hjóladag. Á vefsíðu Samgöngustofu er einnig upplýsingar um hvernig sé hægt að fá bifhjólasamtökin Sniglana til að koma og fræða elstu bekkji grunnskóla um m.a. bif- og rafhlaupahjól.

Á vefsíðu Samgöngustofu (www.samgongustofa.is) eru upplýsingar um öryggi í umferðinni, þar má t.d. finna upplýsingar um öryggisbúnað barna í bílum, notkun endurskinsmerkja, öryggisbúnað á reiðhjólum notkun rafmagnshlaupahjóla og fleira.

Í Stykkishólmi eru bæði grunnskóli og leikskóli. Í grunnskólanum í Stykkishólmi fá yngri nemendur umferðarferðarfræðslu sem hluta af samfélags- og náttúrufræði námi sínu, þar

sem kennsla fer eftir námsefni Menntamálastofnunar auk fjölbreytts námsefnis af vefnum. Þar að auki hefur lögreglan frædd nemendur í 7-10. bekk um vespur og létt bifhjól.

Í leikskólanum eru fjölbreyttar leiðir nýttar til að kenna börnunum umferðarreglur, þar á meðal er notast við verklega kennslu umferðarreglna í göngu- og vettvangsferðum, í slíkum ferðum allt árið um kring eru börnin klædd í endurskinsvesti og inni á deildunum eru lesnar bækur um öryggi í umferðinni. Leikskólinn er í góðu samstarfi við Lögreglu, sem kemur árlega, talar við börnin, setur upp hjólabraut og gefur límmiða sem börnin geta sett á reiðhjól sín, síðast en ekki fá leikskólabörn í Stykkishólmi sendar bækur heim frá Samgöngustofu.

Í Leikskóla Stykkishólms hefur skólanámsskrá ekki verið uppfærð síðan áður en ný umferðarlög tóku gildi, því mætti hvetja Leikskólinn á Stykkishólmi til að nefna í sinni skólanámsskrá hvernig þau uppfylla hin nýju umferðarlög.

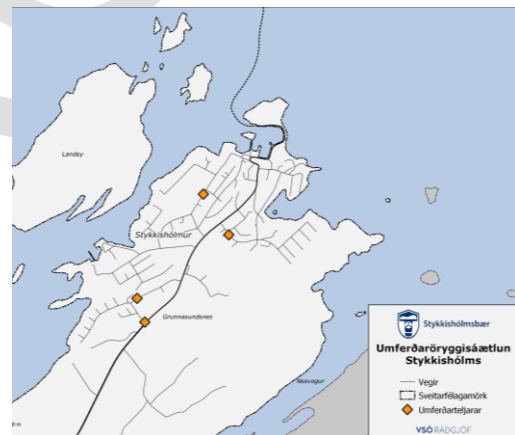
Samgöngustofa og Slysavarnafélagið Landsbjörg gera reglulega úttekt á öryggi barna í bílum í leikskólum um allt land en engin slík úttekt hefur farið fram í Leikskólanum í Stykkishólmi en áhugavert væri að óska eftir slíkri úttekt.

Áhugavert væri að gera könnun á ferðavenjum barna til og frá skóla í Stykkishólmi. Hvernig þau ferðast til og frá skóla, hvar þau upplifa hættur og hvaða leiðir þau velja, og fá þannig yfirlit yfir hvaða gangstéttir og gangbrautir eru notaðar mest af þeim aldurshóp, þar getur komið í ljós, hvar vöntun er á gangstéttum og gangbrautum. Þær upplýsingar væri síðan nytsamlegar í gerð áætlunargerð fyrir bættar gönguleiðir.

3.3 Gatnakerfi

3.3.1 Umferðargreining

Mælingar á umferð og umferðarhraða fóru fram í desember 2019 til maí 2020 á fjórum götum í sveitarfélaginu. Notast var við umferðargreini sem festur var á staur í fjórum götusniðum, sjá mynd 3.1. Samtals voru framkvæmdar sex mælingar í þessum 4 götusniðum og dagsetningar mælingarna má sjá í töflu 3.1. Í öllum götusniðum er ein akrein í hvora átt, göturnar nokkuð breiðar og eru gangstéttir á hvorri hlið, einungis Aðalgata hefur ámálaða miðlínu.



Mynd 3.1 Staðsetningar talningarsniða eru sýndar með appelsínugulum lit.

Tafla 3.1: Staðsetningar og tímasetningar umferðartalningar

	Fyrri talning	Seinni talning
Aðalgata við Búðanesveg	03.12.19 – 08.12.19	30.01.20 – 03.02.20
Borgarbraut	04.02.20 – 09.02.20	---
Silfurgata	05.03.20 – 11.03.20	01.04.20 – 07.04.20
Tjarnarás	07.05.20 – 12.05.20	---



Niðurstöður úr umferðargreiningunum má sjá í töflu 3.2 þar má sjá að meðalaksturshraði í Stykkishólmi er yfir löglegum hámarkshraða í tveimur af sex talningum og eru bæði tilvikin í Silfurgötu. Einnig sést að stór hluti ökumanna, 26-64%, keyrir meira en 5 km/klst yfir hámarkshraða á þeim vegum þar sem hámarkshraði er 30 km/klst. Hér var notast við 35 km/klst þar sem vegirnir eru enn merktir líkt og þeir hafi 35 km/klst hámarkshraða. Mesti mældi hraði á þessum vegum var klukkan eitt eftir miðnætti og náði sá hraði 90 km/klst. Þótt hlutfall ökumanna sem keyrir hraðar en 50 km/klst við Aðalgötu er töluvert minna eins og sjá má á töflu 3.2, þá náðu ökumenn þar einnig 90 km hraða.

Tafla 3.2: Niðurstöður mælinga úr umferðagreini

Staðsetning	Mæling	Fjöldi ökutækja	Meðalhraði (km/klst)	85% hraði* (km/klst)	Hlutfall yfir hámarkshraða**
Aðalgata	Fyrri mæling				
	Alls	6.442	36	47	8%
	Til suðurs	3.057	34	45	5%
	Til norðurs	3.385	37	69	12%
	Seinni mæling				
	Alls	5.399	46	58	34%
	Til suðurs	2.551	49	62	47%
	Til norðurs	2.848	44	54	24%
Borgarbraut	Alls	5.984	29	37	44%
	Til suðausturs	2.892	30	38	48%
	Til norðvesturs	3.092	28	36	40%
Silfurgata	Fyrri mæling				
	Alls	2.483	36	46	51%
	Til suðurs	1.467	35	45	55%
	Til norðurs	1.016	37	47	41%
	Seinni mæling				
	Alls	1.396	34	38	63%
	Til suðurs	716	37	34	61%
	Til norðurs	680	33	42	64%
Tjarnarás	Alls	1.701	29	33	27%
	Til suðurs	801	28	33	26%
	Til norðurs	891	29	34	28%

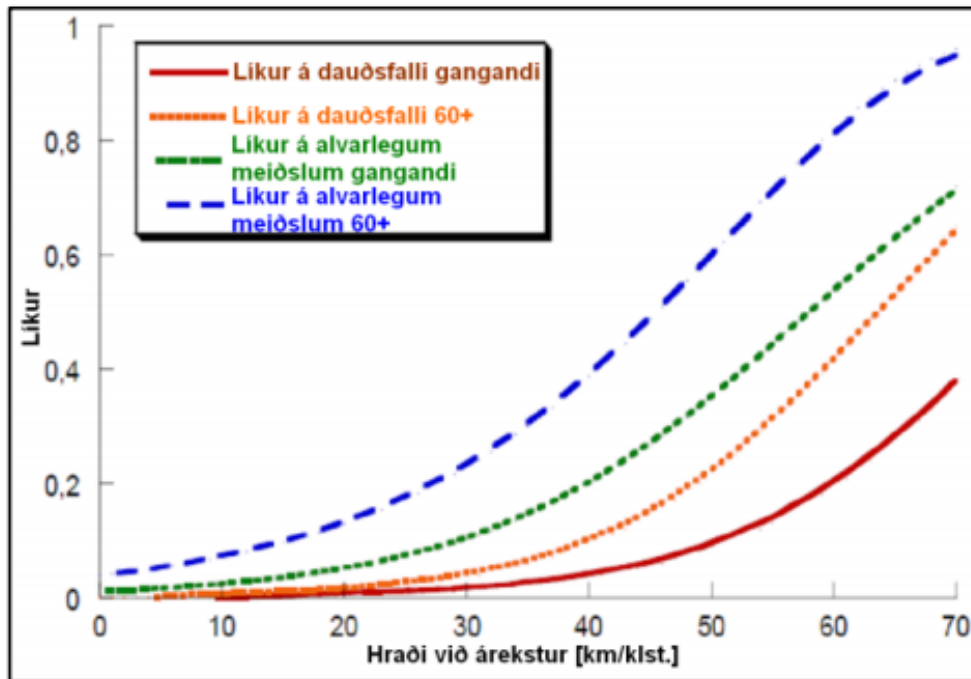
*Sá hraði sem 85% ökumanna halda sig innan.

**Fyrir Aðalgötu er notast við 50 km/klst hámarkshraða en 35 km/klst á hinum vegunum.

3.3.2 Umferðarhraði

Í byrjun árs 2020 tóku við ný umferðarlög á Íslandi sem segja meðal annars að hámarkshraði ökutækja skal vera gefið í heilum tug. Hámarkshraði í þéttbýli Stykkishólms hefur verið 35 km/klst og þarf því að gera breytingar.

Sterk tengsl eru á milli umferðarhraða og líkum á alvarlegum meiðslum og banaslysum, sjá mynd 3.2.



Mynd 3.2 Samband árekstrarhraða og líkur á að fótgangandi láti lífið eða slasist alvarlega, 60+ táknar hér gangandi vegfarendur 60 ára og eldri. (Efla o.fl, 2014)

Því er lagt til að Stykkishólmur lækki hámarkshraða úr 35 km/klst niður í 30 km/klst heldur en hækka hann í 40 km/klst. Samráð þarf að eiga við Vegagerðina, sem er veghaldari á Aðalgötu um hámarkshraða. Lagt er til að hámarkshraði þar verði 30 km/klst, þá helst vegna þess að skólabörn þvera götuna við Borgarbraut og víða eru gangstéttar mjóar.

Eftir að Stykkishólmur hefur lækkað hámarkshraðann getur reynst erfitt að lækka meðalhraða án samstillts átaks því öikumenn eru vanafastir og eru nú vanir 35 km/klst innan bæjarins. Ef til vill getur reynst bænum vel að nýta mynd 3.1 í átaki sínu.

Þegar keyrt er inn að bænum, bæði við Búðanesi og Tjarnarási eru skilti sem segja að hámarkshraði á svæðinu sé 35 km/klst, sjá mynd 3.3 og mynd 3.4.

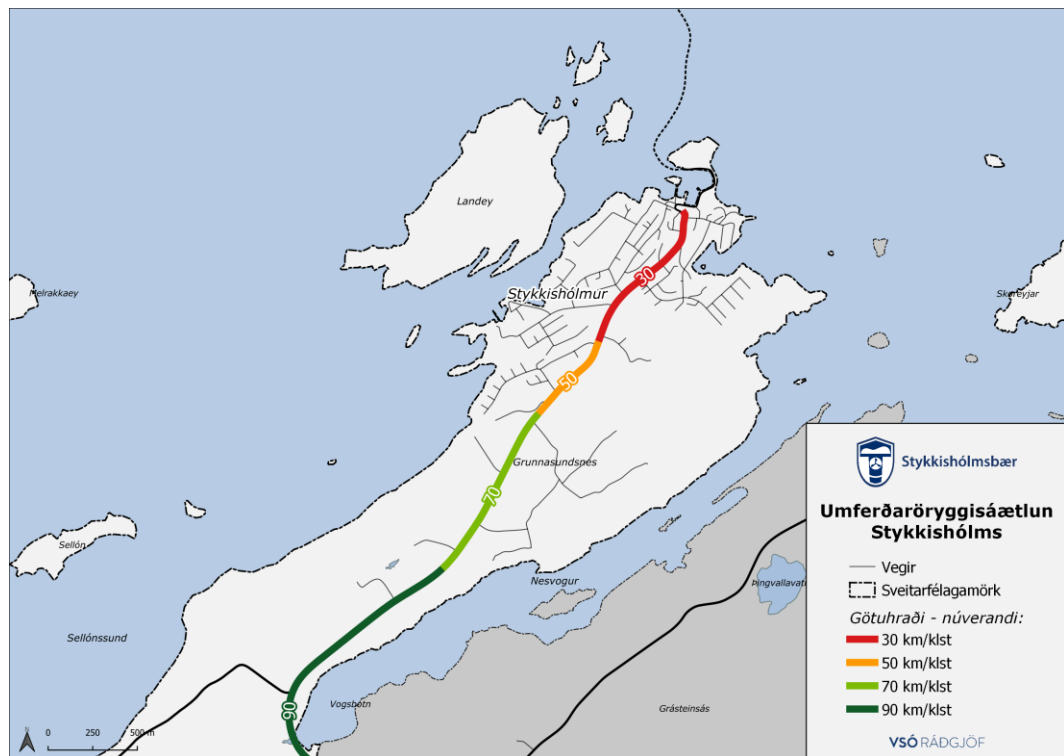


Mynd 3.3 Umferðarskilti fyrir hámarkshraða, mynd af ja.is



Mynd 3.4 Umferðarskilti fyrir hámarkshraða, mynd af ja.is

Hámarkshraðaskiptinu á Stykkishólmsvegi og Aðalgötu má sjá á mynd 3.5, á Stykkishólmsvegi er 90 km/klst að Flugvallarvegi, 70 km/klst frá Flugvallarvegi að kirkjugarði, 50 km/klst frá Fákaborg að Tjarnarási og 30 km/klst frá Tjarnarási. Aðalgata er skilgreind sem þjóðvegur sem liggur í gegnum byggð frá Búðanesvegi um 1.300m að hafnarsvæðinu.

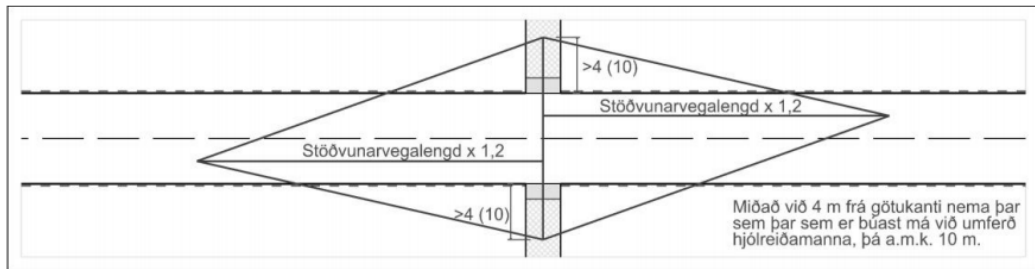


Mynd 3.5 Hámarkshraði á Aðalgötu.

Eins og fram kemur í umferðargreiningunni í kafla 3.3.1 þá er meðalhraðinn innan marka, en fjölmargir sem aka of hratt á svæðinu. Kallað hefur verið eftir aðgerðum frá Leikskólanum í Stykkishólmi og samtímis kvartað yfir að hraðatakmarkandi aðgerðir á gangbraut sem ráðist hefur verið í og hraðavari (stafrænt skilti sem sýnir raunhraða) við Hamraenda hafa ekki haft tilætluð áhrif. Ekki er talið raunhæft að lækka hámarkshraða í 30 km/klst við Búðarnesveg fyrr en nýtt hverfi, Vatnsás, sem samþykkt var í lok 2016 fari í uppbyggingu og/eða sett verði hringtorg við aðkomu inn í bæinn eða farið verði í mjög þéttar og árangursríkar hraðatakmarkandi aðgerðir. Því án þessara breytinga er fátt í umhverfinu sem gefur til kynna að ekið skuli á 30 km/klst og því líklegt að raunhraði haldist óbreyttur. Fyrst um sinn er því lagt til að hraði á Aðalgötu eins og sýnt er á mynd 3.5. Einnig er fjallað um umrædda gangbraut í kafla 3.5.

Vegir í bæjarfélaginu eru öllu jafna nokkuð breiðir, með gangstéttar beggja vegna gatna, sjónlengdir eru því að mestu góðar, en eru þó ábótavant á nokkrum stöðum í bænum. Annars vegar vegna gróðurs við gatnamót t.d. Aðalgata/Silfurgata, Silfurgata/Árnatún Silfurgata/Lágholt og Aðalgata/Búðanesveg. Hins vegar vegna hæðarmun lóða Silfurgata/Hafnargata en hægt væri að setja þar spegil til að gangandi og ökumenn geti betur séð hvort annað.

Kröfur um sjónlengdir við gangbraut má sjá á mynd 3.6, kröfur um sjónlengd (stöðvunarlengd x 1,2) fyrir götu með hámarkshraðann 30 km/klst er 24 m. Innan sjónlengdarsvæðis skal hæð gróðurs eða annarra hluta ekki vera meiri en 0,5m. Bærinn ætti að átak í þessum málum og einnig hvetja lóðareigendur til að flytja og/eða klippa gróður til þess að tryggja sjónlínur og að umferðarskilti séu sýnileg. Fyrir gatnamót skal miða við 4m og 20m (stöðvunarlengd).



Mynd 3.6 Sjónlengd (stöðvunarleigd x 1,2) að og frá gönguþverun. (Efla o.fl., 2014)

Þegar verið er að beita hraðatakmarkandi aðgerðum skal leitast við að:

- Taka fyrir svæði frekar en staði.
- Hafa aðgerðirnar fjölbreyttar og með jöfnu millibili.

Þegar notast er við miðeyjur skal almennt miða við að þær séu a.m.k. 2 m.

Ýmsar útfærslur eru til af hraðatakmarkandi aðgerðum, vegna umferðar strætisvagna og þungar umferðar á leið til og frá höfninni og iðnaðarsvæðinu við Reitarveg er mælt með að þrengingar, hliðranir og miðeyjur verði valdar fram yfir hraðahindranir. Eins og sjá má á töflu 3.3 er æskilegt að hraðatakmarkandi aðgerðum á götum í Stykkishólmi verði með um 75 m. millibili, þar sem hámarkshraðinn í sveitarfélaginu verður 30 km/klst.

Tafla 3.3: Staðsetningar og tímasetningar umferðartalningar

Hraðatakmark	Æskileg fjarlægð milli aðgerða	Mesta fjarlægð milli aðgerða
50 km/klst	150 m	250 m
40 km/klst	100 m	150 m
30 km/klst	75 m	75 m

Þegar afmarka þarf eða þrengja akstursflöt götu er hægt að nýta t.d. samhliða bílastæði sem geta verið afmörkuð með kantsteini. Einnig er mögulegt að nota blómaker til að afmarka bílastæði en þá skal sérstaklega tryggja að sjónlengdir séu ekki skertar og hæð gróðurs ekki hærri en 0,8 m. Þá er einnig hægt að notast við umferðareyjur t.d. þær sem má sjá á mynd 3.7, annaðhvort til að setja miðeyju á miðja götu, annað hvort með eða án gangbrautar, eða beggja vegna vegarins svo það nýtist til að þrengja aksturslínu og með því hægja á umferð.

Einnig má þrengja með „eyrum“, eins og sjá má á mynd 3.8, á myndinni má sjá tvö „eyru“, eitt hvoru megin vegarins með miðeyju milli akreina. Á Aðalgötu ættu þær að vera staðsettar þar sem vegurinn er þveraður af gangandi vegfarendum.



Mynd 3.7 Sóley umferðareyjur. Mynd frá islandshus.is



Mynd 3.8 Þrengingar á Langholti vegi í Reykjavík.

3.3.3 Umferðarmerki

Umferðarmerki í sveitarfélaginu eru víða, en útfærslur skiltanna standast ekki alltaf þær kröfur sem settar eru til þeirra, til að mynda skal umferðarmerki vegna gangbrautar (D02.11) vera staðset báðu megin akbrautar en það er ekki ætíð gert. Við biðskyldumerki (A06.11) og stöðvunarskyldumerki (B19.11) í Stykkishólmi vantar málaðar yfirborðsmerkingar á götuna. Sum skilti fyrir vegnöfn eru blá (t.d. Ásklif) meðan önnur eru hvít (t.d. Tjarnarás) og athugasemdir hafa borist um að röng nöfn séu á skiltum, samanber er Þvervegur titlaður Þvergata á skilti.

Sum skiltanna eru komin til ára sinna og glit skilta uppfyllir ekki núverandi kröfur og skal skipta út þeim skiltum. Æskilegt gæti verið að vara við hættu á iðnaðarsvæðinu á Nesvegi áður en keyrt er inn á það. Því ætti Stykkishólmsbær yfirfara umferðarskilti og tryggja að umferðarskilti, gátstaurar og yfirborðsmerkingar séu í lagi og í samræmi við hvert annað.

3.3.4 Aðkoman í Stykkishólm

Þegar keyrt er inn í Stykkishólm er erfitt að átta sig á hvenær maður er kominn inn í þéttbýlið. Hefur bæjarstjórnin að ósk íbúa óskað eftir því við Vegagerðina að fá hringtorg við Búðanesveg. Vegagerðin telur nýtt hringtorg á þessum stað ekki raunhæft á næstu árum, og þurfi hringtorg á þessum stað að fara á samgönguáætlun, telur fulltrúi Vegagerðarinnar líklegra að vilji sé um að laga gatnamótin og setja upp þéttbýlishlið.

Á sama tíma hafa bæði bæjarstjórnin og íbúar tjáð að þau séu ekki hrifin af þéttbýlishliði, líkt er á mynd 3,9, en tjáð löngun sína að setja hlaðinn bæjarskjöld í líkingu við þann sem er í Reykjanesbæ, sjá mynd 3.10. Heppileg staðsetning fyrir hlaðin bæjarskjöld gæti verið á hægri hlið vegar þegar keyrt er að bænum, á upphækkun á jarðvegi áður en komið er að kirkjugarði bæjarins, staðsetningu má sjá á mynd 3.11.



Mynd 3.9 Þéttbýlishlið í Þjóðgarði.



Mynd 3.10 Hlaðið þegar keyrt er inn í Reykjanesbæ.



Mynd 3.11 Staðsetning hlaðs Stykkishólms, mynd tekin af ja.is

3.3.5 Silfurgata

Kvartað hefur verið undan umferð þungra bíla á Silfurgötu og hefur verið óskað eftir því að bílar sem tengjast iðnaðarsvæðinu á Reitarvegi, keyri Aðalgötuna niður á Hafnargötu og þaðan inná Silfurgötu. Í dag keyra margir þeirra Silfurgötu með tilheyrandi óþægindum fyrir íbúa hennar. Óþægindin stafa af því að gatan er byggð á mýri og hristast því hús og innanstokksmunir þegar þungum bílum er keyrt framhjá. Þar að auki kom fram í umferðargreiningu að ökuhraði á Silfurgötu er of hár. Komið hafa fram nokkrar hugmyndir til að bæta úr þessu, hafa skal samráði við íbúa Silfurgötu og hagsmunaaðila við Reitarveg, eru hugmyndirnar eftirfarandi:

1. Banna umferð þungra bíla á Silfurgötu, setja upp skilti ásamt hraðatakmarkandi aðgerðum.
2. Loka Silfurgötu þannig að ekki er hægt að keyra af Reitarveg og beygja til hægri, heldur leiða alla umferð út að Hafnargötu.
3. Byggja veg frá gatnamótum Silfurgötu/Lágholti yfir á Reitarveg, líkt og var í aðalskipulagi 1985, til að hægt væri að fara þessa leið þyrfti þó að fjarlægja hús að Silfurgötu 42. Þótt þessi leið yrði farin myndi samt vera þörf á hraðatakmarkandi aðgerðum í Silfurgötu.
4. Flytja atvinnustarfseminu út fyrir byggðina og þar með umferð þungra bíla. Þótt þessi leið yrði farin myndi samt vera þörf á hraðatakmarkandi aðgerðum.

Talið er heppilegast að byrja á fyrsta valkostinum, hann er talin ódýrastur af þessum fjórum kostum og vinni bæði gegn umferð þungra bíla og of miklum ökuhraða í Silfurgötu. Mælt er með að til að byrja með verði settar tvær þröngingar, þar sem þröngt er niður í eina akrein, með í heildinni fjórum eyrum. Mælt er með að staðsetja fyrri eyrna þrönginguna milli Silfurgötu 35 og Silfurgötu 36, og þá seinni milli Silfurgötu 21 og Silfurgötu 26. Þá eru um 130 metrar á milli þessara tveggja þrönginga, 50 metrar í gatnamót Lágholts og 100 metrar til Reitarvegjar. Þá þarf að setja upp skilti sem banna innkeyrslu þungra bifreiða á báðum endum Silfurgötu auk þar sem hægt er að beygja af Nesvegi inn á Lágholt. Jafnframt þarf að skoða akstursferla á gatnamótum Silfurgötu og Reitarvegs, og líklega víkka beygjuradíus í beygju frá Silfurgötu að Reitarvegi.

3.3.6 Tjarnarás

Einhverjir íbúa Stykkishólms aka inn Tjarnarás til að komast leiðar sinnar til og frá leikskólanum og Hjallatanga, íbúum götunar til ama. Íbúar hafa lagt fram undirskriftalista þar sem þeir óska þess að vestari endi Tjarnarás verði lokaður umferð vegna mikils umferðarhraða, benda skal þó á að ekki eru allir íbúar á einu máli hvort ökuhraðinn sé of hár í götunni og eru því skiptar skoðanir um hvort eigi að loka í enda eða setja hraðatakmarkandi aðgerðir. Mælingar VSÓ sýnir að 85% ökumanna aka undir 33 km/klst.



Nokkur einfalt getur reynst að gera pop up prufuverkefni með því að setja þrengingar, s.s. færnanlegar eyjur (mynd 3.7) eða með loka götunni í endann með t.d. gervigrasi, piknik borðum, bekkjum og/eða stóru grjóti.

3.4 Göngustígar og gangbrautir

Í leiðbeiningum Vegagerðarinnar um göngupveranir er meðal annars fjallað um að við hönnun göngupverana þurfi að taka tillit til allra vegfarenda, þar á meðal þeirra sem eru í hjólastólum, og að góð lýsing sé mikilvæg. Þessir punktar hafa ekki alltaf verið teknir til greina þegar göngustígar og gangbrautir hafa verið hannaðar í Stykkishólmi, því víða eru mjóar og/eða brotnar gangstéttir sem hafa háa kanta niður á gangbrautirnar.

Í leiðbeiningunum er einnig að finna greinargóðar upplýsingar um hvers konar göngupverun skal velja háð aðstæðum. Fram kemur að ekki er gott að hafa of stutt á milli göngupverana og vegalengdin sem gangandi þarf að þvera má heldur ekki vera of löng en hægt er að stytta hana með t.d. miðeyju.

Gangbrautir í sveitarfélaginu eru flestar á Aðalgötu, til að mynda eru fimm gangbrautir á um 210 metra kafla, frá Arion banka (Aðalgötu 10) að Harbour Hostel (Hafnargötu 4), meðan eru engar gangbrautir á mörgum öðrum vegum. Gera mætti ferðavenjukönnun meðal íbúa og sjá þar með hvernig fólk ferðast um bæinn, og talingar um hvar sé oftast verið að þvera Aðalgötu. Meðal staðsetninga sem íbúar hafa óskað eftir gangbraut er yfir Aðalgötu að pósthúsinu. Að lámarki þarf að bæta lýsingu á eftirfarandi gangbrautum, þó er þetta ekki tæmandi listi.

- Borgarbraut við grunnskóla
- Borgarbraut við Bónus
- Borgarbraut við Borgarflöt
- Aðalgata við Bónus
- Aðalgata við Silfurgötu
- Aðalgata við Aðalgötu 25
- Aðalgata við Búðarnesveg
- Við Smiðjustíg

3.5 Skóla- og leikskólasvæði

Eins og fram kemur í umferðargreiningunni í kafla 3.3.1 þá er meðalhraðinn innan marka, en fjölmargir sem aka of hratt á svæðinu. Kallað hefur verið eftir aðgerðum frá Leikskólanum í Stykkishólmi og samtímis kvartað yfir að hraðatakmarkandi aðgerðir sem ráðist hefur verið í hafa ekki haft tilætluð áhrif, þ.e. miðeyja og skilti hafa verið sett á gangbraut sem liggur yfir Aðalgötu við Búðarnesveg (sjá mynd 3.12). Bæta ætti lýsingu á gangbrautinni t.d. með lágum ljósastaurum fyrir gangbrautir og hafa lýsingu með hvítum ljósaperum yfir gangbraut ásamt því að bæta við viðvörðunarskilti (A11.22) um að gangbraut sé framundan ásamt undirmerki (J01.11) sem upplýsir um vegalengd að gangbrautinni 150-250 metrum áður en komið er að gangbrautinni þegar ekið er inn að bænum. Einnig er fjallað um umrædda gangbraut og umferðarhraða á þessu svæði í kafla 3.3.2.



Mynd 3.12 Gangbraut yfir Aðalgötu við Búðarnes. Mynd tekin af Sumarliða Ásgeirssyni.

Gangbraut yfir Aðalgötu við Bónus, sjá mynd 3.13, sem er hluti af skólaleið grunnskólabarna er óupplýst og er mikilvægt að bæta úr því. Austan megin við Aðalgötu hafa börn um tvo valmöguleika til að ganga að grunnskólanum. Sá fyrri er að þvera Borgarbraut strax á gangbraut, sem er líka óupplýst og nokkuð löng, ganga svo meðfram Borgarbraut og þvera tvær innkeyrslur að íþróttasvæðinu. Meðan sá seinni er að ganga áfram, yfir tvær innkeyrslur að Bónus, þar af er önnur þeirra mjög breið þar er gangstéttin máluð á veginn, sjá mynd 3.14, þvera Laufásveg og að endingu þvera Borgarbraut á óupplýstri gangbraut með engum gangbrautarskiltum, sjá mynd 3.15. Myndir af ja.is sýna skilti voru a.m.k. fyrir 7 árum við gangbrautina. Lagt er til að gangbraut á Borgarbraut við skóla verði bætt og passað að þverunarlengd hennar verði einnig stytt, mögulega mætti setja þrengingu í eina akrein, þannig þurfa börn aðeins að þvera styttri vegalengd og eina akstursstefnu, sem myndi auka umferðaröryggi. Jafnframt þarf að ákveða hvoru megin á Borgarbraut eigi að ganga milli Aðalgötu og skólans, og byggja innviði sem gera leiðina örugga.



Mynd 3.13 Gangbrautir við gatnamót Aðalgötu og Borgarbrautar. Mynd tekin af Sumarliða Ásgeirssyni.



Mynd 3.14 Gangstétt máluð á Borgarbraut. Mynd tekin af Sumarliða Ásgeirssyni.



Mynd 3.15 Gangbraut yfir Borgarbraut við Grunnskóla. Mynd tekin af Sumarliða Ásgeirssyni.

3.6 Hafnarsvæði Stykkishólms

Uppbygging og viðhald hafnar Stykkishólms hefur verið ábótavant undanfarin ár og leynast ýmsar hættur á hafnarsvæðinu, meðal annars má sjá á gangstéttum sem liggja upp við sjóinn við gatnamótin Súgandiseyjargötu/Smiðjustíg að hrunið hefur undan gangstéttunum í sjóinn með þeim afleiðingum að nú er hættu á að gangstéttin sjálf falli niður. Það eru ekki einu hætturarnar fyrir gangandi vegfarendur, því þegar komið er út á Súgeyndiseyju, þá liggur gangstéttin upp að hömrum eyjunnar og undanfarin ár hefur grjótt hrunið úr hömrunum niður á gangstéttina og við því þarf eitthvað að gera. Hafnarvörður hefur óskað eftir því að gangstétt verði flutt að hinni hlið akbrautar þ.e. upp við smábátabyggjur. Einnig er óskað eftir betri lýsingu á Súgandiseyjargötu.

Ef ökumaður keyrir niður Silfurgötu inn á Hafnargötu á óhóflegum hraða og missir stjórn á ökutæki sínu þá er ekkert sem grípur bíllinn áður en hann lendir í sjónum eftir að hafa fallið töluvera leið niður, sömu sögu má segja um bílaplan við Súgandiseyjargötu 6, við vigtarskúr, þar sem stórir grjóthnullungar eiga að verja gegn falli, en þó er hægt að keyra

á milli þeirra og ná þeir ekki yfir allt bílplanið eins og sjá má á mynd 3.16. Samkvæmt hafnarverði hefur verið aukið grjótið á þessum stað, athuga þyrfti nánar hvort einhverjar framkvæmdir skuli vera gerðar hér. Hér gæti vegrið hentað en þar sem er um útsýnisstaði að ræða mætti reyna að leita annarra lausna.



Mynd 3.16 Aðkoman á bílplani við Súgandiseyjargötu 6.

Aðkoman þegar lengra er keyrt inn á höfnina á Stykkishólmi, þangað sem ferjan Baldur leggur að landi má sjá á mynd 3.17. Á myndinni má sjá að frágangur á árekstrarkubbum hafnarinnar er ábótasamur. Hafnarvörður hefur nefnt við Vegagerðinna að hætta stafi af þessu svæði vegna óviðunandi frágangs, ekki einungis að árekstrarkubbarnir sé of lágir, heldur hafi viðhaldi vegarins valdið því að vegurinn hækki og byrji að halla að árekstrarkubbunum, þó engin breyting hafi orðið á kubbunum sjálfum. Geti það valdið vandamálum þegar snjór safnast saman við kubbanna og útbúi þar með „ramp“ út í sjó. Því þarf að lármarki að hækka árekstrarkubbana, þannig þeir uppfylli öryggisstaðla, en enn betra væri að byggja upp gangstétt á þessu svæði og samhliða því öruggt handrið.

Hægra megin á myndinni má sjá að árekstrarkubbarnir eru útbúnir úr tveimur lengdum á trjám og þegar lengra er komið er steypur gangstéttarkantsteinn, þarna er engin handrið eða aðrar varnir, þótt bílum sem aka út frá Baldri er bent að keyra eftir gulu örvunum þétt upp við sjóinn, oft á tíðum erlendum ferðamönnum sem eru ekki kunnir íslenskum aðstæðum. Þessa sömu sögu er hægt að segja um stærsta hluta Súgindiseyjargötu, að það eina sem hindrar að fólk keyri út í sjó er lítil gangstéttarkantsteinn og stundum stutt gangstétt.



Mynd 3.17 Aðkoma við höfnina á Stykkishólmi.

Enn fremur er fallhætta fyrir ökutæki þegar þeir aka að vörubílamóttöku frystihússins, sjá mynd 3.18, hér væri einfalt að setja upp handrið/vegrið og vara við fallhættu með þar til gerðu skilti.



Mynd 3.18 Aðkoma að frystihússins við höfnina á Stykkishólmi.

Þar að auki er yfirborð vega á hafnarsvæðinu orðið lélegt og á nánast öllu hafnarsvæðinu gildir að ef myndast hláka/klaki á veginum geta bílar runnið í sjóinn.

3.7 Gagnlegar leiðbeiningar

Þegar Stykkishólmur gerir breytingar getur verið gott að nýta eftirfarandi leiðbeiningar:

- *Gönguþveranir - leiðbeiningar*, þar er hægt að finna greinargóðar upplýsingar um hvers konar gönguþverun skal velja háð aðstæðum, eins og fjölda þess sem þverar götuna, umferðarmagni og umferðarhraða. Einnig er lögð áhersla á að halda umferðarhraða niðri og sýndar kröfur um stjónlengdir. Ekki er gott að hafa of stutt á milli gönguþverana og vegalengdin sem gangandi þarf að þvera má heldur ekki vera of löng en hægt er að stytta hana með t.d. miðeyju.
- *Hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólréiðar*, þar er meðal annars rætt um sjónlendar og rýmisþarfir gangandi og hjólandi.
- *Þjóðvegi í þéttbýli – leiðbeiningar*, þar koma meðal annars fram sambönd milli umferðarhraða og æskilegs fjarlægðs milli hraðatakmarkandi aðgerða, og umferðarhraða við ákeyrslu óvarðan vegfaranda og líkur á banaslysi.
- *Hraðatakmarkandi aðgerðir*, þar er fjallað um útfærslur á hraðatakmarkandi aðgerðum, og t.d. fjallað um láréttar, frekar en lóðréttar aðgerðir.

4 Stefna og markmið

Á landsvísu eru sett fram markmið í umferðaröryggismálum sem horfa verður til við gerð nýrra áætlana. Einnig hafa sveitarfélögin markað sér stefnu í sínu aðalskipulagi. Farið verður stuttlega hér á eftir í gildandi markmið og stefnu á landsvísu og í aðalskipulagi Stykkishólms. Þessi markmið ásamt vinnu við gerð áætlunarinnar og áherslum samráðshóps lögðu grunn að stefnu og markmiðum þessarar áætlunar og er þeim lýst í kafla 4.3.

4.1 Á landsvísu

Stefnumörkun í umferðaröryggismálum á Íslandi er að finna í umferðaröryggisáætlun. Stefna stjórnvalda í þessum málaflokki er sú að banaslys og alvarleg slys í umferðinni eru óásættanleg. Í núverandi umferðaröryggisáætlun (2020-2034) er megináhersla lögð á það að mannleg mistök, sem eru óhjákvæmileg í umferðinni, leiði síður til slysa, einnig er áhersla lögð á að nýir og gamlir hjólastígar munu sætta umferðaröryggisúttekt.



Yfirmarkmiðin umferðaröryggisáætlun eru eftirfarandi:

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

Undirmarkmið umferðaröryggisáætlunar eru eftirfarandi:

- Engin börn, 14 ára og yngri, látist í umferðinni.
- Ekki verði banaslys sem rekja má til vanrækslu á notkun öryggisbelta.
- Alvarlegum slysum og banaslysum vegna ölvunar- og fíkniefnaaksturs fækki árlega um 5%.
- Ungum öikumönnum, 17–20 ára, sem eiga aðild að alvarlegum slysum og banaslysum fækki árlega um 5%.
- Alvarlega slösuðum og látnum á bifhjóli fækki árlega um 5%.
- Alvarlega slösuðum og látnum gangandi vegfarendum fækki árlega um 5%.
- Alvarlega slösuðum og látnum hjólandi vegfarendum fækki árlega um 5%.
- Alvarlega slösuðum og látnum erlendum ríkisborgurum búsettum á Íslandi fækki árlega um 5%.
- Alvarlega slösuðum og látnum erlendum ferðamönnum á hverja 100.000 erlenda ferðamenn fækki árlega um 5%.
- Alvarlegum slysum og banaslysum vegna útafaksturs fækki árlega um 5%.
- Alvarlegum slysum og banaslysum vegna framanákeyrsla fækki árlega um 5%.

Grunngildin eru meðaltöl áranna 2013-2017.

Lögð er áhersla í umferðaröryggisáætlun á að breyta hegðun og viðhorfum fólks í umferðinni til betri vegar. Sett eru fram markmið um hraðakstur, akstur undir áhrifum áfengis og/eða fíkniefna, bílbeltanotkun og farsímanotkun.

Áætlað er að endurskoða leyfilegan hámarkshraða á þjóðvegum í dreifbýli m.t.t. gæða veglínu og annarra aðstæðna. Að auki er áætluð fræðsla til erlendra öikumanna.

Minnst er á útskot fyrir ferðamenn í umferðaröryggisáætlun 2020-2034. Þeir staðir á Hringveginum þar sem vinsælt er að stöðva til að taka myndir og njóta útsýnis hafa verið kortlagðir en tryggja þarf fjármagn til að útfæra þessa staði m.t.t. öryggis.

4.2 Aðalskipulag Stykkishólms

Markmið í aðalskipulagi Stykkishólms 2002-2022 sem snúa að gatnakerfinu er að fá aukni hagkvæmni nýtingu þess, með nýta eyður í byggðinni og byggja þéttar. Við breytingar verði leitast til að halda samræmi milli bygginga, götu og götummynda. Þar að auki er er lögð áhersla á að tengja saman ólíka hluta bæjarins með göngu- og hjólréiðarstígum.

Við gerð nýs aðalskipulags Stykkishólms ætti skjal þetta að vera haft í huga.

4.3 Stefna og markmið umferðaröryggisáætlunar Stykkishólms 2020-2024

Í forgangi verður öryggi gangandi verkfarenda innan bæjarfélagsins öllu. Staðfestur er grunnur um hraðakstur bæði á þjóðveginum þegar komið er inn í þéttbýlinu og á



íbúðargötum og verður að bregðast við því. Slysum með meiðslum eru ekki mörg á tímabilinu en vonast er til að fækka þeim enn frekar.

4.3.1 **Aðalmarkmið**

- Fækka slysum með alvarlegum meiðslum.
- Minnka hraðakstur í sveitarfélaginu.

Markmiðin er hægt að mæla með því að skoða tölfræði umferðarslysa í kjölfar aðgerða og með því að mæla hraða eftir framkvæmd hraðatakmarkandi aðgerða og bera saman við gögnin úr umferðargreiningunum sem voru gerð fyrir þessa áætlun.

4.3.2 **Önnur markmið**

- Tryggja skólaleiðir barna.
- Öruggar gönguleiðir um bæinn.
- Fækka slysum með litlum meiðslum.
- Athuga notkun öryggisbúnaðar barna í bílum.
- Hvetja fleiri til að ferðast með virkum ferðamáta til skóla og vinnu.

Markmiðin er hægt að mæla með að skoða tölfræði umferðarslysa í kjölfar aðgerða, könnunum um ferðavenjur og öryggistilfinningu íbúa, óska eftir úttekt Samgöngustofu um öryggi leikskólubarna við leikskóla.



5 Framkvæmdaáætlun

Verkefni voru mótuð út frá stöðumati. Þau voru gróflega kostnaðarmetin og þeim forgangsraðað, þannig að það verkefni sem þótti brýnast er sett í forgang 1 o.s.frv. Forgangsverkefnin eru alls 11 og eru talin upp í töflu 5.1 hér að neðan.

Hafa skal í huga að kostnaðaráætlun er gróf og aðeins til viðmiðunar.

Tafla 5.1: Forgangsverkefni

Forgangur	Verkefnislýsing	Kostnaðaráætlun (í þús. Króna)
1	Innleiðing a nýjum hraðatakörkunum á Aðalgötu og í öllum bænum Kostnaður per skilti Kostnaður per þrenging	60-70 600
2	Samstillt átak í að benda öikumönnum á réttan hámarkshraða á vegum	Verður ekki metið hér
3	Endurskipulagning aðkomu í Stykkishólm	7.000-55.000*
4	Öryggisaðgerðir á Stykkishólmshöfn	14.750-17.550**
5	Endurnýjun og uppsetning skilta Kostnaður per skilti	60-70
6	Vegrið við horn Silfurgötu/Hafnargötu sem varnar gegn fallhættu út í sjó	1.000
7	Bæta lýsingar við gangbrautir við Aðalgötu og Borgarbraut Kostnaður per ljósastaur	350
8	Gönguleið á Borgarbraut milli Aðalgötu og skóla	300-400 + lýsing
9	Úttekt á notkun öryggisbúnaðar leikskólabarna í Stykkishólmi árið 2021	-
10	Banna þungaumferð um Silfurgötu, skilti og samráð, auk hraðatakmarkandi aðgerðir	800-1.200***
11	Pop up hraðatakmarkandi aðgerðir í Tjarnarási	300-1.000

*Endurskipulagning aðkomu í Stykkishólm er sundurliðað í töflu 5.2

**Öryggisaðgerðir á Stykkishólmshöfn er sundurliðað í töflu 5.3

***Miða við 4 eyru, 2*4 metra og hellulagt.

Tafla 5.2: Endurskipulagning aðkomu Stykkishólms

Verkefnislýsing	Kostnaðaráætlun (í þús. Króna)
Hringtorg	40.000-50.000
Þéttbýlishlið	2.000-2.500
Hlaðinn borgarskjöldur	5.000



Tafla 5.3: Öryggisaðgerðir á Stykkishólmshöfn

Verkefnislýsing	Kostnaðaráætlun (í þús. Króna)
setja upp handrið/vegrið við höfnina	7.500
Laga undirstöður undir gangstéttum á höfninni	1.200-3.000
Nýja gangbraut á Súgindiseyju hellulögð ásamt steiptum kanti, frá götu	3.500-5.000
Vegrið við hafnarskúr	2.200
Auka lýsingu, per ljósastaur	350

DRÖG



6 Niðurstöður

Slysgreining leiddi í ljós að fá tilvik urðu í Stykkishólmsbæ á árunum 2010 – 2019, sem gefur til kynna að umferðaröryggi í Stykkishólmi geti almennt talist mjög gott, en umferðaröryggi má alltaf bæta. Flest tilvikin voru óhöpp án meiðsla (91%) og flest áttu sér stað innan þéttbýlis. Þegar um fá tilvik er að ræða er erfitt að greina þróun og hvert tilvik hefur mikil áhrif á heildarmyndina.

Eftir stöðumat og greiningarvinnu var samráðshópur sammála um að leggja sérstaka áherslu á að bæta umferðaröryggi skólabarna og þar sem ökuhraði er of hárt, s.s. við Silfurgötu og á Aðalgötu og því var ákveðið að brýn verkefni á því svæði væru sett í forgang.

Helstu markmið og áherslur sveitarfélagsins er varða umferðaröryggi eru að halda áfram að vinna að bættu öryggi virkra vegfarenda og leggja áfram sérstaka áherslu á öryggi gönguleiða barna í skólann. Auk þess þykir mikilvægt að ná hraða bifreiða niður í hámarkshraða og taka fyrir svæði frekar en staði þegar unnið er með hraðatakmarkandi aðgerðir.

Í framkvæmdaáætlun voru verkefni forgangsröðuð, þar sem verkefni eitt er brýnast o.s.frv.

Áætlað er að tekið sé tillit til umferðaröryggisáætlunar við gerð árlegrar fjárhagsáætlunar sveitarfélagsins og að áætlunin verði endurnýjuð á fjögurra ára fresti. Samráðshópur skal hittast á tveggja ári fresti til að fara yfir verkefnastöðu og nýjar ábendingar er berast sveitarfélaginu.

Umferðaröryggisáætlunin verður aðgengileg á heimasíðu sveitarfélagsins á slóðinni **XXXX**, auk þess geta íbúar og aðrir komið ábendingum varðandi umferðaröryggi á framfæri á sömu slóð.

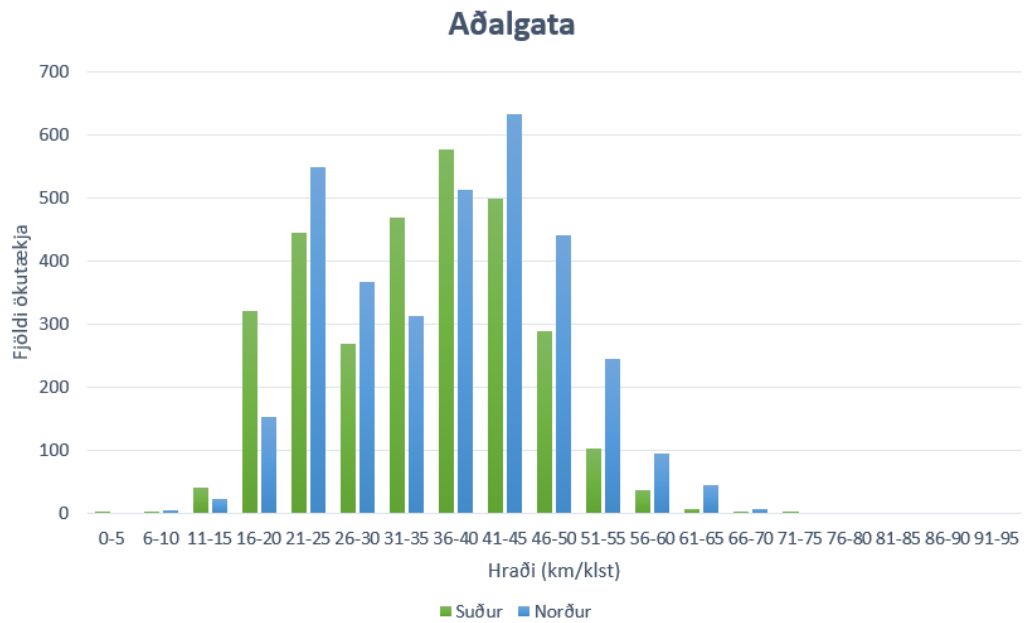


7 Heimildir

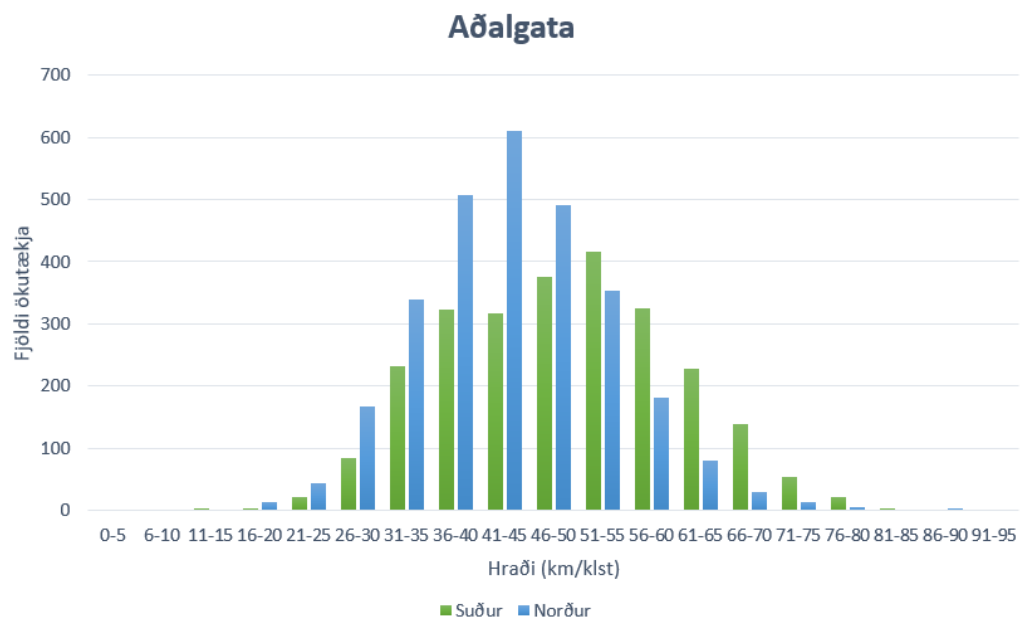
- Alþingi. (2021). *Umferðarlög 2019 nr. 77 25. Júní*
- Efla, Mannvit, Vegagerðin og Reykjavíkurborg. (2014). *Gönguþveranir - Leiðbeiningar*
- Hagstofan. (Júní 2020). *Mannfjöldi eftir kyni, aldri og sveitarfélögum 1998-2020*
- Íslandshús. (2017). *Umferðarlausnir – Sóley umferðareyja*
- Jakob Björgvin Jakobsson. (2019). *Minnisblað - Vistvænar og öruggar samgöngur í Stykkishólmi – Umferðaröryggisáætlun (Umhverfisganga)*
- Kjarninn. (2018). *Reykjanesbær ófær um að þjónusta fleiri hælisleitendur*
- Línuhönnun og Vegagerðin. (2006). *Hraðatakmarkandi aðgerðir*
- Mannvit, Vegagerðin og Umferðarstofa. (2010). *Umferðaröryggisáætlun sveitarfélaga – Leiðbeiningar*
- Mannvit, Vegagerðin og Verkís. (2010). *Þjóðvegir í þéttbýli – Leiðbeiningar*
- Menntamálastofnun. (nd). *Aðgát í umferðinni*
- Samgöngustofa. (nd). *Fræðsla í skóla*
- Samgöngustofa. (nd). *Öryggi barna í bílum*
- Skóla- og fræðslunefnd. (2019). *Fundargerð – fundur 169*
- Statens vegvesen.
https://www.vegvesen.no/_attachment/60826/binary/1278214?fast_title=Klipp+hekkar+og+buskar+-+nynorsk.pdf
- Stjórnarráð Íslands. (2019). *Umferðaröryggisáætlun 2020-2034*
- Vegagerðin. (2012). *Hraðatakmarkanir við þjóðgarðinn á Þingvöllum*
- Vegagerðin. (nd). *Umferðarmerki – Aðalsíða*
- Vegagerðin. (nd). *Umferð og slysatíðni*
- Vegagerðin og sveitarfélög höfuðborgarsvæðisins. (2019). *Hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólreiðar*
- Forsíðumynd er frá Sumarliða Ásgeirssyni.

8 Viðauki

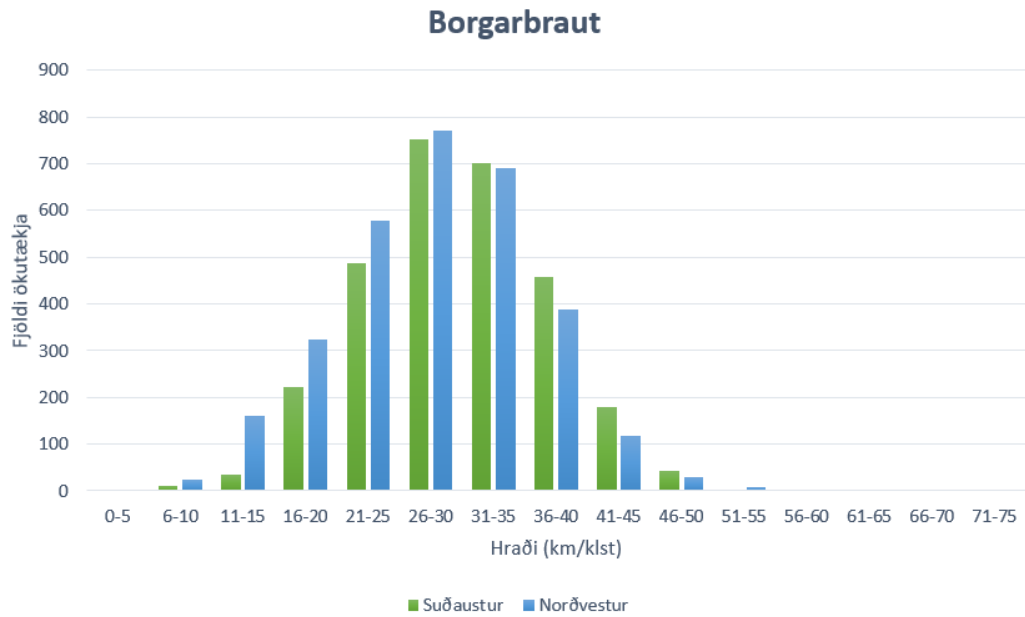
8.1 Viðauki 1: Niðurstöður úr umferðargreiningum.



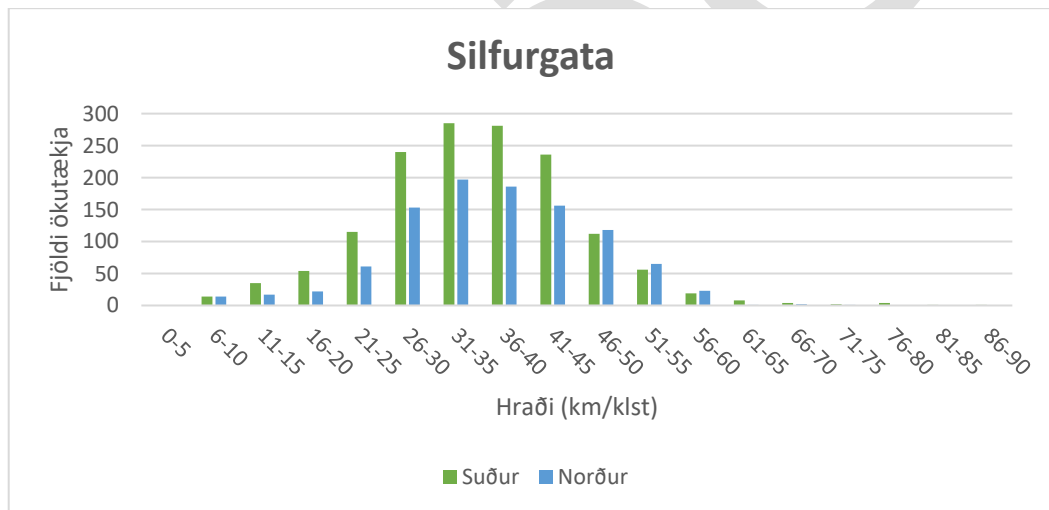
Mynd 8.1 Dreifing umferðarhraða eftir akstursstefnum á Aðalgötu, fyrri mæling í desember 2019.



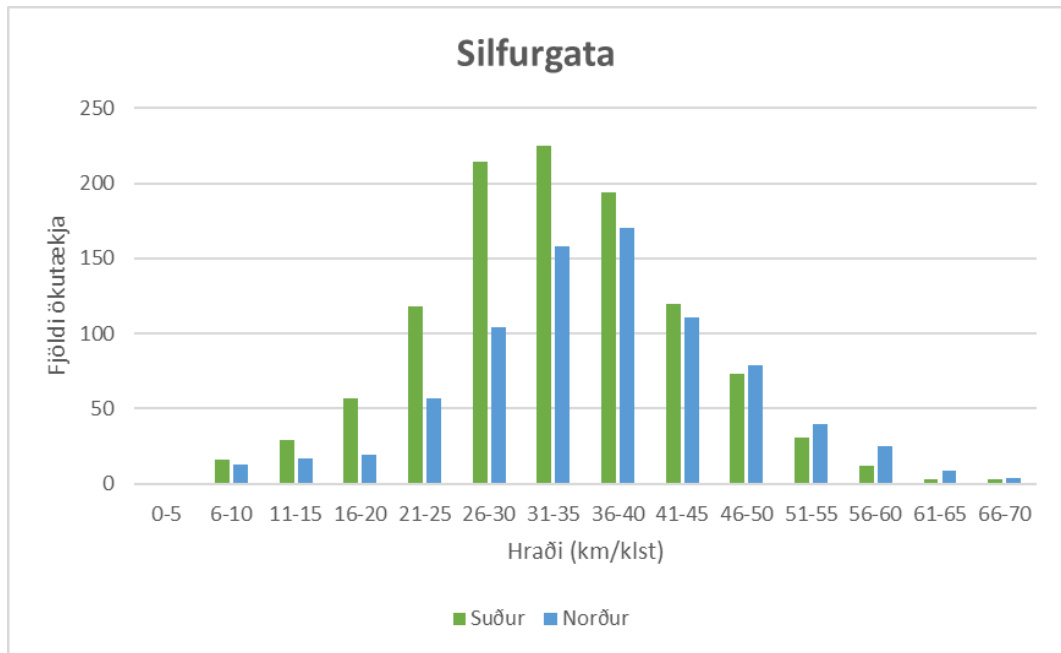
Mynd 8.2 Dreifing umferðarhraða eftir akstursstefnum á Aðalgötu, seinni mæling í janúar/febrúar 2020.



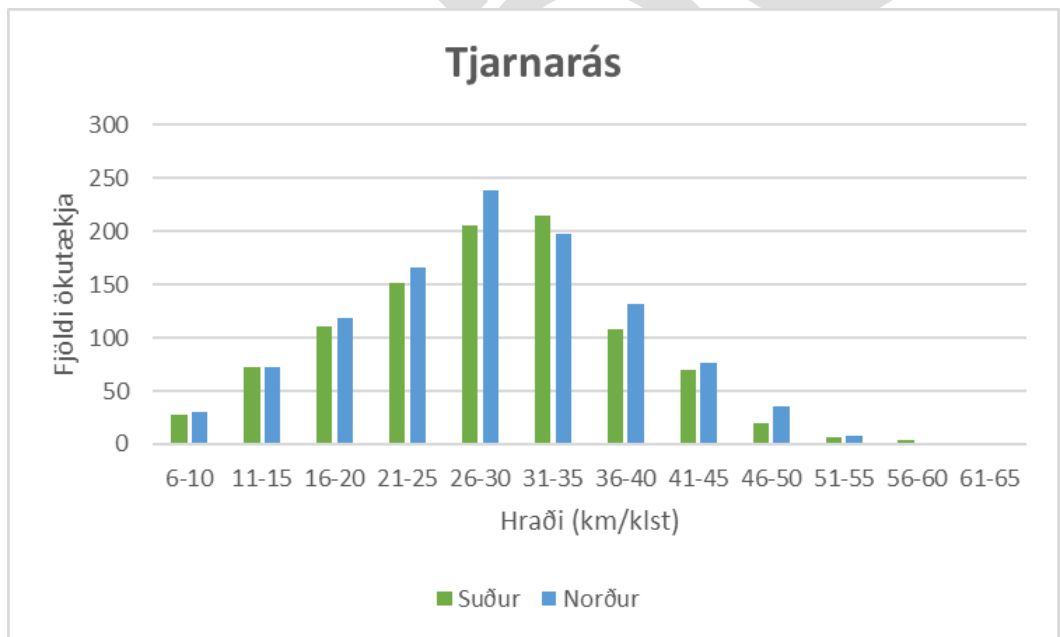
Mynd 8.3 Dreifing umferðarhraða eftir akstursstefnum í Borgarbraut.



Mynd 8.4 Dreifing umferðarhraða eftir akstursstefnum á Silfurgötu, fyrri mæling í mars 2020.



Mynd 8.5 Dreifing umferðarhraða eftir akstursstefnum á Silfurgötu, seinni mæling í apríl 2020.



Mynd 8.6 Dreifing umferðarhraða eftir akstursstefnum í Tjarnargötu, maí 2020