



UMFERÐARÖRYGGISÁÆTLUN 2023-2027

Sveitarfélagið Ölfus

Greinargerð

Júlí 2023

UMFERÐARÖRYGGISÁÆTLUN FYRIR ÞORLÁKSHÖFN

GREINARGERÐ

| | | | |
|------------------|---|------------|------------|
| VERKNÚMÉR: | 06191 | DAGS.: | 2023-07-03 |
| VERKÞÁTTUR: | 004 | NR.: | 1 |
| UNNIÐ FYRIR: | Sveitarfélagið Ölfus | YFIRFARIÐ: | |
| VERKEFNISSTJÓRI: | Anna Guðrún Stefánsdóttir | | |
| HÖFUNDUR: | Davíð Gunnarsson, Kristjana Erna Pálsdóttir | | |
| RÝNT AF | Anna Guðrún Stefánsdóttir | | |
| DREIFING: | Skipulagsfulltrúi Ölfuss | | |

Formáli

Þorlákshöfn er einn af yngstu þéttbýlisstöðum Íslands, og á fáum stöðum fjölgar fólki jafn hratt. Af þeim sökum er afar brýnt að huga að umferðaröryggi samhliða aukinni umferð.

Með það í huga ákvað bæjarstjórn að setja af stað vinnu við að útfæra og útbúa umferðaröryggisáætlun þar sem sérstaklega yrði hugað að því hvernig tryggja megi öryggi vegfaraenda, sér í lagi umferðaröryggi barna.

Það er fagnaðarefni að þessi áætlun liggja nú fyrir. Með henni skapar sveitarfélagið ramma og reglufestu hvað varðar aðgerðir og framkvæmdir tengdar umferðaröryggi í Þorlákshöfn.

Elliði Vignisson
bæjarstjóri

Efnisyfirlit

| | |
|--|-----------|
| Formáli | i |
| Efnisyfirlit | ii |
| 1 Inngangur | 1 |
| 2 Slysagreining | 3 |
| 3 Stöðumat..... | 9 |
| 3.1 Skólaleiðir | 9 |
| 3.2 Öryggi grunnskóla- og leikskólabarna | 10 |
| 3.3 Óvarðir vegfarendur | 11 |
| 3.4 Umferðarhraði..... | 13 |
| 3.5 Dreifbýli | 14 |
| 3.6 Snjómokstur | 15 |
| 4 Stefna og markmið..... | 17 |
| 5 Framkvæmdaáætlun | 19 |
| 6 Niðurstöður | 21 |
| 7 Heimildir | 22 |

1 Inngangur

Við gerð umferðaröryggisáætlana skapast auknar umræður um umferðaröryggi og þar af leiðandi eykst vitund hagsmunaaðila og íbúa sveitarfélaga um málefnið. Mikilvægur liður í gerð umferðaöryggisáætlana er að mynda samráðshóp, þar sitja helstu hagsmunaaðilar sveitarfélagsins ásamt áhugasömum íbúum þess. Mikilvægt er að hagsmunir allra innan sveitarfélagsins séu teknir inn í myndina og því kemur samráðshópur að góðum notum þar sem rödd allra fær að heyrast.

Samgöngustofa, Vegagerðin og verkfræðistofan Mannvit tóku höndum saman í janúar 2010 og útbjuggu leiðbeiningar við gerð umferðaröryggisáætlana sveitarfélaga og mun þessi áætlun taka mið af þeim. Með þessu vilja þau hvetja sveitarfélög til að gera umferðaröryggisáætlun.

Sveitarfélagið Ölfus lagði af stað í gerð umferðaröryggisáætlunar og óskaði eftir aðstoð Verkís við vinnuna. Óskað var eftir ábendingum um umferðaröryggi á heimasíðu sveitarfélagsins og í Dagskránni fréttablaði Suðurlands. Í kjölfarið var myndaður samráðshópur með fulltrúum helstu hagsmunaaðila sveitarfélagsins um umferðaröryggi. Haldinn var samráðsfundur þar sem farið var yfir slysgreiningu og stöðu umferðaröryggis. Góðar umræður sköpuðust á fundinum, og mótuð var stefna áætlunarinnar og helstu markmið með gerð hennar. Skýrsla var unnin af Verkís sem var yfirfarin af skipulagsfulltrúum og samráðshópi. Áætlunin var kynnt íbúum og þeim gefið færi á að koma með athugasemdir við vinnuna. Áætlunin varað lokum samþykkt í bæjarstjórn og gefin út. Sjá yfirlit um verkferli í töflu 1.1.

Tafla 1.1 Verkferli Umferðaröryggisáætlunar

| Tímabil | Verkhloti |
|--------------------------|--|
| Maí – ágúst 2021 | Gögnum um slys safnað saman og þau greind |
| September – október 2021 | Óskað eftir ábendingum um umferðaröryggi á heimasíðu og í fréttablaði Suðurlands |
| | Samráðshópur myndaður með helstu hagsmunaaðilum |
| Janúar 2022 | Vettvangsskoðun ráðgjafa Verkís |
| | Samráðsfundur |
| Janúar – febrúar 2022 | Skólaleiðakort og könnun um ferðamáta lögð fyrir grunnskólabörn |
| Apríl – maí 2023 | Slysgreining uppfærð með nýjum gögnum |
| Febrúar 2022 – maí 2023* | Drög að áætlun unnin |
| Júlí 2023 | Áætlun kynnt fyrir fulltrúum sveitarfélagsins |
| Júlí 2023 | Áætlun yfirfarin af samráðshóp |
| Ágúst 2023 | Áætlun kynnt íbúum |
| Ágúst 2023 | Áætlun samþykkt í bæjarstjórn og gefin út |

*Með hléum vegna Covid-19 og veikinda.

Aðilar í samráðshóp eru teknir fram í töflu 1.2. Kristina Celesova ásamt Gunnlaugi Jónssyni hafa haldið utan um vinnuna fyrir hönd sveitarfélagsins og unnið með ráðgjöfum Verkís. Samráðsfundur var haldinn 10. janúar 2022. Drög að skýrslu voru send á alla aðila samráðshóps til yfirlestrar.

Tafla 1.2 Aðilar í samráðshóp

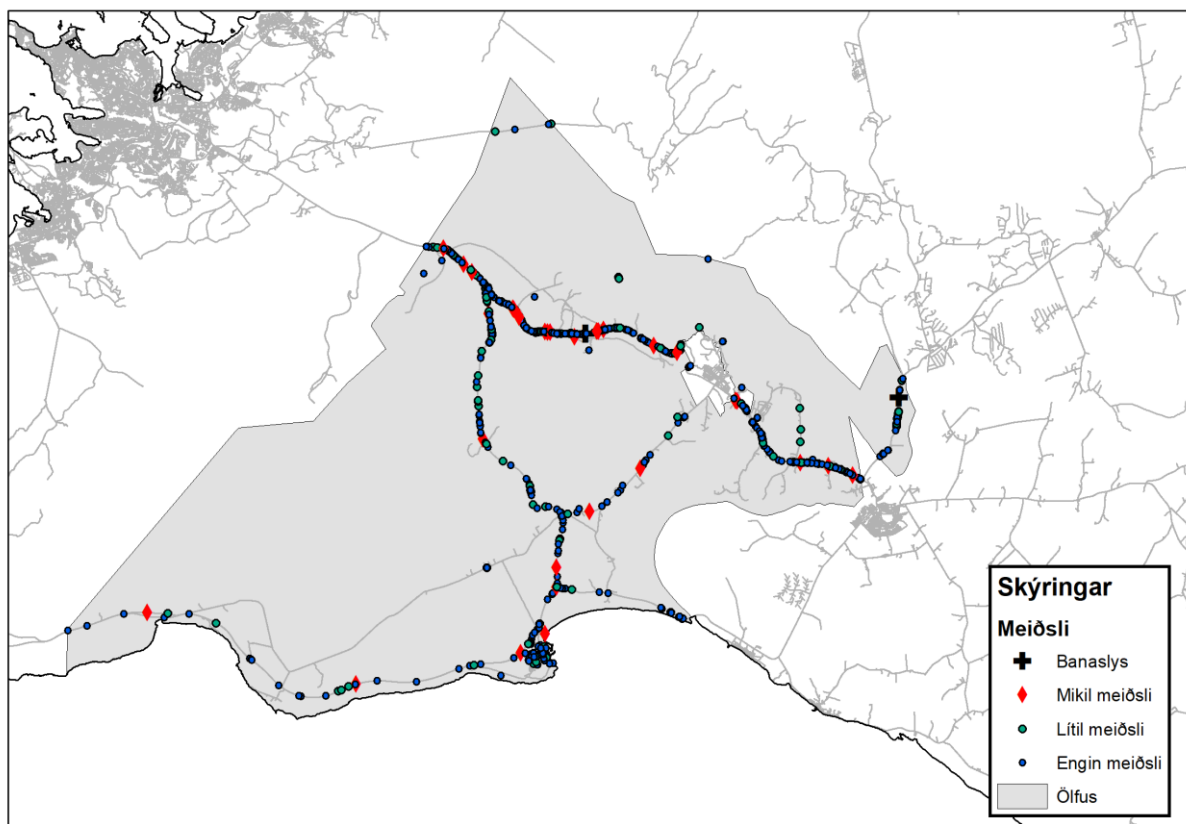
| | |
|--|---|
| Ása Berglind Hjálmarsdóttir | Foreldrafélag Grunnskóla Þorlákshafnar og aðalmaður í bæjarstjórn |
| Benedikt Bjarni Níelsson | Lögreglan Suðurlandi |
| Elsa Þorgilsdóttir | Leikskólakennari Leikskólinn Bergheimar |
| Gunnar Geir Gunnarsson og Hildur Guðjónsdóttir | Samgöngustofa |
| Gunnlaugur Jónsson og Kristina Celesova | Fulltrúar sveitarfélags – umsjón með vinnu áætlunar |
| Hrafnhildur Árnadóttir | Formaður fjallahjólaklúbbs |
| Ólína Þorleifsdóttir | Skólastjóri Grunnskóla Þorlákshafnar |
| Sigríður Vilhjálmisdóttir | Formaður fræðslunefndar |
| Sigurður Bjarnason | Samtök eldri borgara |
| Svanur G. Bjarnason | Svæðisstjóri Suðurlands Vegagerðin |
| Anna G. Stefánsdóttir og Kristjana E. Pálsdóttir | Ráðgjafar frá Verkís |

2 Slysagreining

Gögn um skráð umferðaróhöpp í sveitarfélaginu Ölfus voru fengin frá Samgöngustofu. Gögnin ná frá 1.1.2012-31.12.2022. Gögnin frá Samgöngustofu eru unnin upp úr tilkynningum lögreglu og fyrirtækisins Aðstoð og öryggi. Slys eru flokkuð í þrjá flokka; slys með litlum meiðslum, alvarleg slys og banaslys. Óhöpp án meiðsla eru tilvik þar sem einungis hefur orðið eignartjón en engin meiðsli.

Í þessari greiningu verða tilvik fyrir sveitarfélagið í heild sinni skoðuð annars vegar og hins vegar nánar fyrir þéttbýlið Þorlákshöfn.

Á mynd 2-1 má sjá kort sem sýnir heildarfjölda tilvika í sveitarfélaginu Ölfusi frá árinu 2012 til ársins 2022 að báðum árum meðtöldum. Flokkun tilvikanna er tilgreind með litum og táknum.



Mynd 2-1 Tilvik í Ölfusi árin 2012–2022. Bláir punktar tákna óhöpp/engin meiðsli, grænir punktar slys með litlum meiðslum, rauðir tíglar alvarleg slys og svartir krossar banaslys.

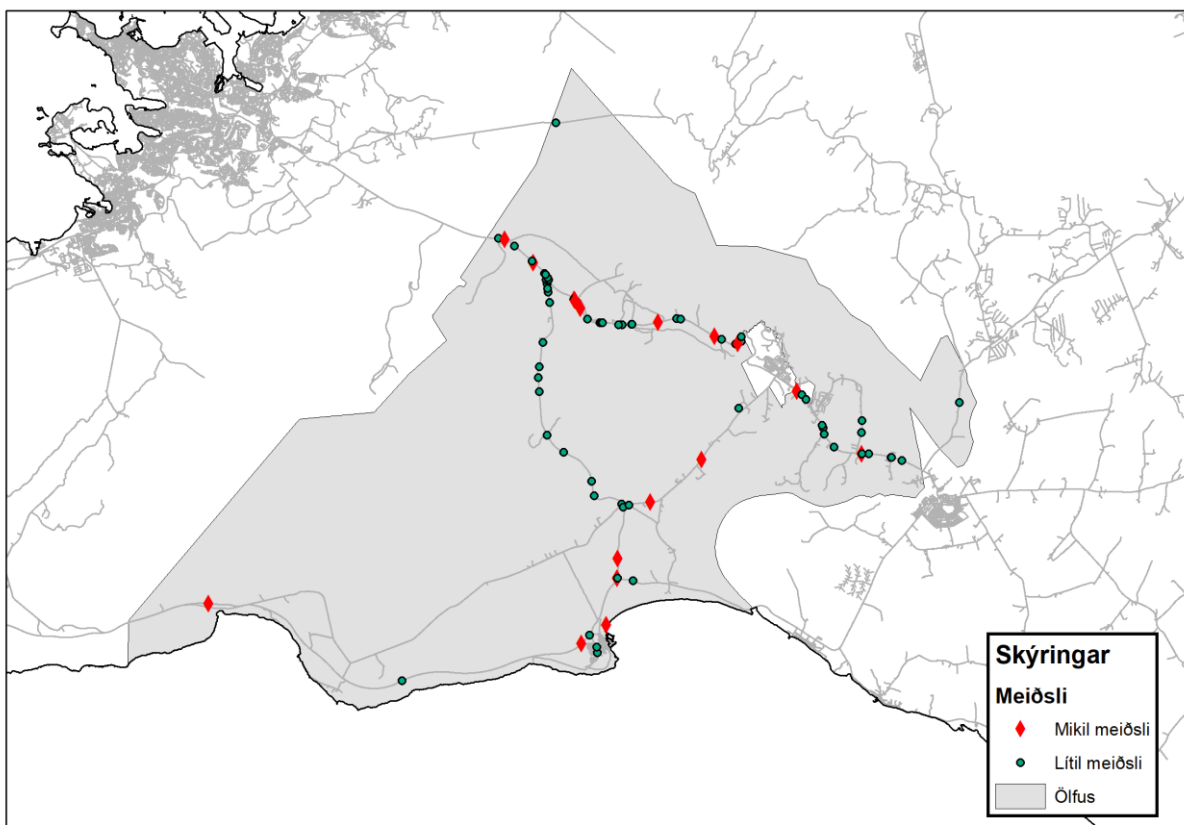
Heildarfjöldi tilvika árin 2012-2022 eru alls 749. Mynd 2.1 sýnir þyrpingu tilvika eftir umferðarmestu þjóðvegnum, það er aðallega á Suðurlandsvegi en einnig á Þrengslavegi. Langflest tilvik gerast í dreifbýli, bæði óhapp án meiðsla og slys með meiðslum. Í töflu 2.1 eru fjöldi tilvika flokkaður eftir alvarleika þeirra og einnig eftir hvort þau verða í þéttbýli eða dreifbýli.

Tafla 2.1 Fjöldi tilvika og dreifing þeirra fyrir árin 2012-2022

| | Fjöldi | Þéttbýli | Dreifbýli |
|-------------------------|-----------|----------|-----------|
| Óhöpp/Engin meiðsli | 556 (74%) | 41 (7%) | 515 (93%) |
| Slys m. litlum meiðslum | 161 (22%) | 10 (6%) | 151 (94%) |
| Alvarleg slys | 30 (4%) | 0 (0%) | 30 (100%) |
| Banaslys | 2 (0%) | 0 (0%) | 2 (100%) |
| Samtals | 749 | 51 | 698 |

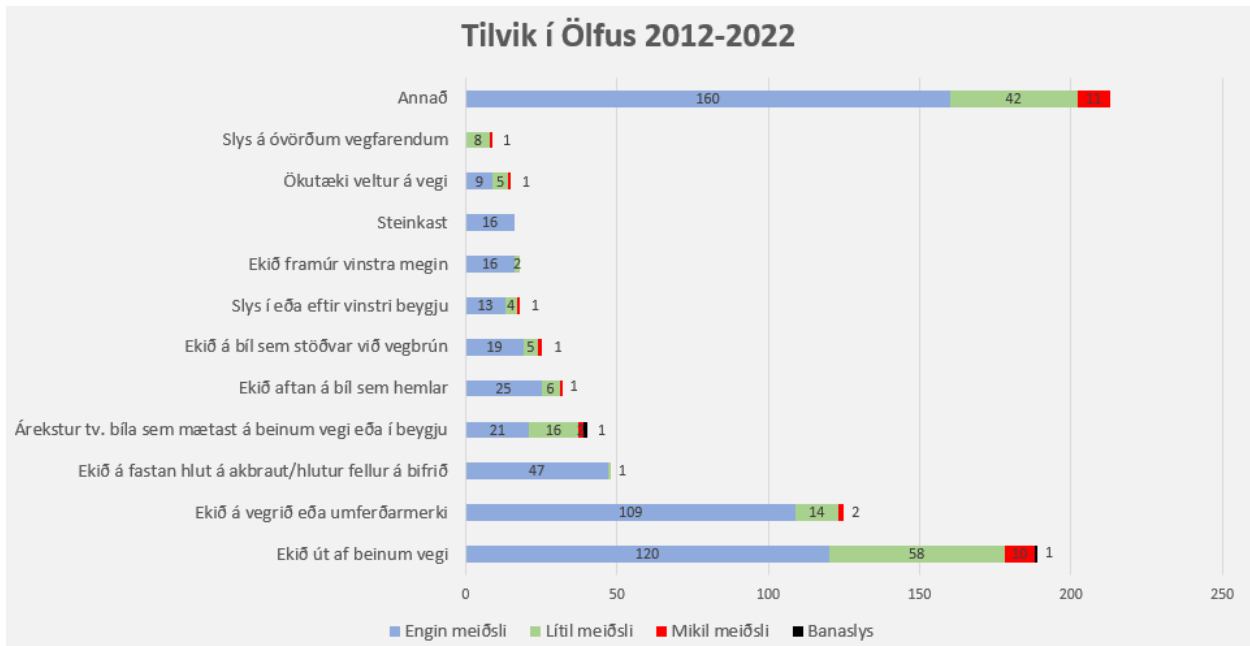
Algengustu tilvikin í Ölfusi eru óhöpp án meiðsla eða um 74% af öllum tilvikum. Slys með litlum meiðslum voru næst algengust eða 22% allra tilvika. Tvö banaslys og þrjátíu alvarleg slys urðu á tímabilinu, þau áttu sér öll stað í dreifbýli.

Á mynd 2-2 eru slys með meiðslum síðastliðin fimm ár, eða frá ársbyrjun 2018 til lok árs 2022, sýnd á korti. Engin banaslys urðu síðastliðin fimm ár.



Mynd 2-2 Slys með meiðslum í Ölfusi árin 2018-2022. Grænir punktar tákna slys með litlum meiðslum og rauðir tíglar alvarleg slys.

Á mynd 2.3 hafa tegundir tilvika árin 2012-2022 verið sett upp í súlurit. Þar sést að algengasta tegund slysa, bæði með og án meiðsla, er þegar ekið er út af beinum vegi. Banaslysinn tvö urðu annars vegar við útafakstur og hins vegar við árekstur tveggja bíla sem mætast á beinum vegi.



Mynd 2.3 Tegundir tilvika í Ölfusi árin 2012-2022

Í töflu 2.2 hafa algengustu orsakir slysa með meiðslum verið teknar saman en algengasta orsökina er slæm færð sem rímar við að algengasta slysatættin er útafakstur og því hægt að leiða að líkum að slíkt gerist helst við slæmar veðuraðstæður. Það er því mikilvægt að huga að hraðaeftirliti og tryggja góðar vegaxlir.

Tafla 2.2 Orsakir slysa með meiðslum í Ölfusi árin 2012-2022

| Orsök | Fjöldi | Hlutfall af heildar slysum |
|--|------------|----------------------------|
| Slæm færð (hálfka / ísing / krapi / vatnsagi) | 41 | 21,2% |
| Ökumaður veldur slysi | 27 | 8,8% |
| Svefn | 10 | 5,2% |
| Ranglega beygt | 6 | 3,1% |
| Of stutt bíl milli bifreiða | 4 | 2,1% |
| Annað | 105 | 54,4% |

Þéttbýlið Þorlákshöfn var einnig skoðað sérstaklega og á mynd 2.4 má sjá kort sem sýnir tilvik innan Þorlákshafnar á tímabilinu 2012-2022.



Mynd 2.4 Tilvik í Þorlákshöfn árin 2012-2022. Bláir punktar tákna óhöpp/engin meiðsli, grænir punktar slys með litlum meiðslum og rauðir tíglar alvarleg slys.

Eitt alvarleg slys varð stuttu áður en komið er inn í þéttbýlið. Langflest tilvik innan þéttbýlisins eru óhöpp án meiðsla en þó hafa orðið 10 slys með litlum meiðslum undanfarin 10 ár, þar af þrjú slys síðastliðin 5 ár. Slys á óvörðum vegfarendum voru tekin fyrir sérstaklega og á korti 2.5 sést að fimm slys með litlum meiðslum hafa orðið á óvörðum vegfarendum undanfarin 10 ár, þar af 2 síðastliðin 5 ár.



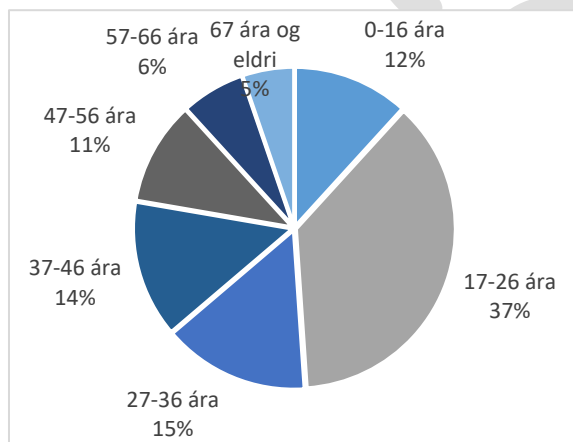
Mynd 2.5 Slys á óvörðum vegfarendum í Þorlákshöfn árin 2012-2022. Grænir punktar tákna slys með litlum meiðslum.

Þau slys sem urðu á óvörðum vegfarendum í þéttbýlinu gerðust við eftirfarandi aðstæður:

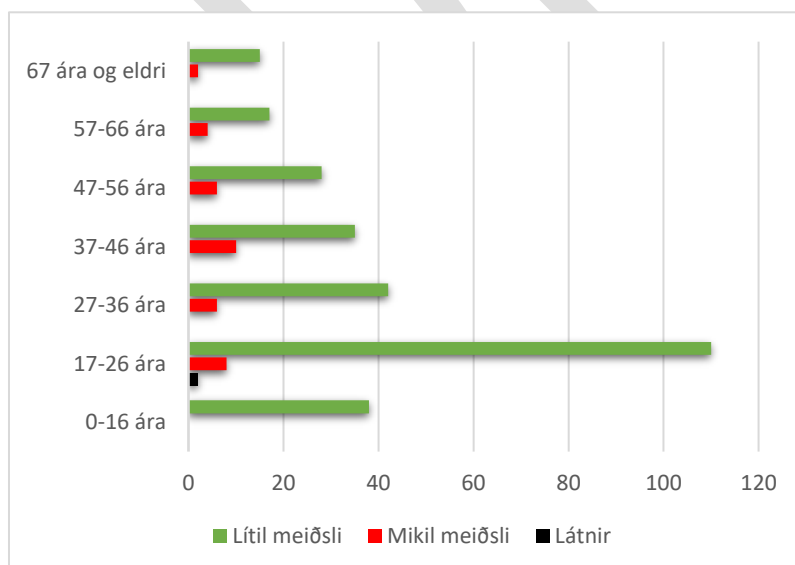
- Ekið á hjólreiðamann sem hjólar þvert yfir akbraut
- Ekið á hjólreiðamann á gangbraut
- Ökutæki bakkar á gangandi

Þrjú efstu slysin á mynd 2.5 urðu þegar ekið var á hjólreiðamann að þvera akbraut. Innkeyrslur út á Selvogsbraut á þessum stöðum eru mjög víðar sem geta búið til hættulegar aðstæður fyrir óvarða vegfarendur. Ökumenn eru líklegri til að aka hraðar þegar beygjur eru víðar og öryggi óvarða vegfarenda er skert þegar farið er yfir langar þveranir.

Einnig var fjöldi slasaðra skoðaður en í alls 193 slysum með meiðslum á árunum 2012-2022 slösuðust 323 einstaklingar. Á mynd 2.6 sést dreifing slasaðra eftir aldri og á mynd 2.7 er alvarleiki meiðsla skoðaður eftir aldurshópum slasaðra. Langstærsti hópurinn eru ökumenn á aldrinum 17-26 ára. Þegar slysatölur eru skoðaðar fyrir allt landið er þessi hópur einnig stærstur. Í þessum aldurshópi eru þeir sem eru nýkomnir með bílpróf. Banaslysin tvö urðu á fólki í þessum aldurshópi en þau urðu bæði á þjóðvegum í dreifbýli.

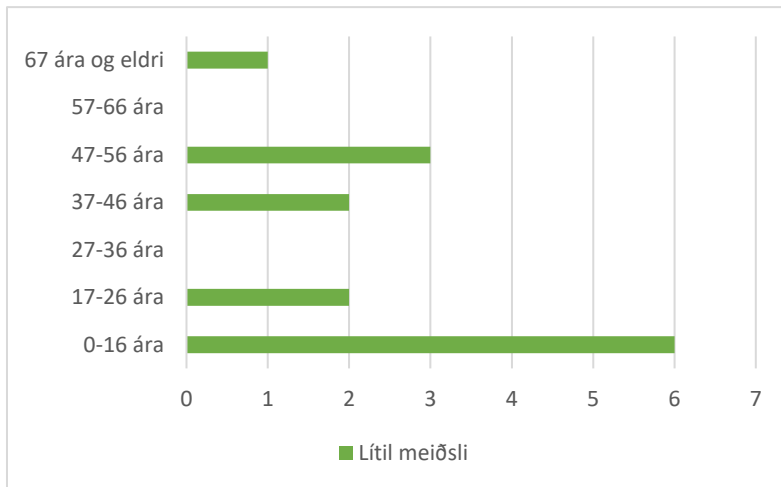


Mynd 2.6 Slasaðir eftir aldurshópum árin 2012-2022.



Mynd 2.7 Slasaðir eftir aldurshópum og alvarleika meiðsla árin 2012-2022.

Dreifing eftir aldurshópum var einnig skoðuð sérstaklega fyrir þéttbýlið Þorlákshöfn, sjá mynd 2.8. Athygli vekur að hér er stærsti aldurshópurinn 0-16 ára, þar af þrjú börn á hjólum sem ekið er á. Einnig voru þrjár farþegar bíls undir 16 ára aldri í einum og sama árekstrinum á Ölfusbraut. Bæði er mikilvægt að vernda betur óvarða vegfarendur í þéttbýlinu og huga að hraðakstri og hraðatakmarkandi aðgerðum á leið inn í þéttbýlið.



Mynd 2.8 Slasaðir eftir aldurshópum í þéttbýlinu Þorlákshöfn 2012-2022.

Slysagreining – samantekt:

- Alls 749 tilvik árin 2012-2022
- Langflest tilvik gerast í dreifbýli
- 193 slys með meiðslum þar af 10 slys í þéttbýlinu
- 2 banaslys á 10 ára tímabili, en engin síðastliðin fimm ár
- Algengasta tegund slysa og óhappa án meiðsla er þegar ekið er út af beinum vegi
- Algengasta orsök slysa er slæm færð
- 5 slys með meiðslum á óvörðum vegfarendum í Þorlákshöfn þar af 3 slys þegar ekið er á hjólreiðamann á akbraut
- Áberandi mikill fjöldi slasaðra í þéttbýlinu verður í aldurshópnum 0-16 ára.

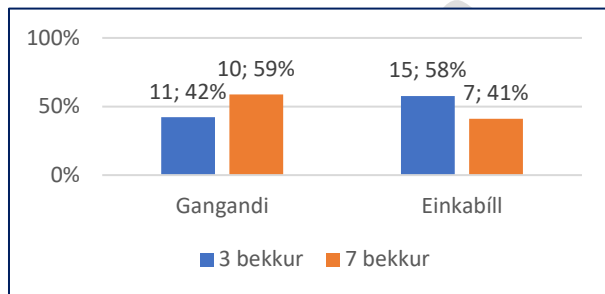
3 Stöðumat

Lagt var mat á stöðu umferðaröryggis í sveitarfélaginu með sérstaka áherslu á þéttbýlið Þorlákshöfn. Matið byggir á greiningu slysa undanfarinna ára, vettvangsskoðun ráðgjafa, umræðum samráðshóps og ábendingum íbúa.

3.1 Skólaleiðir

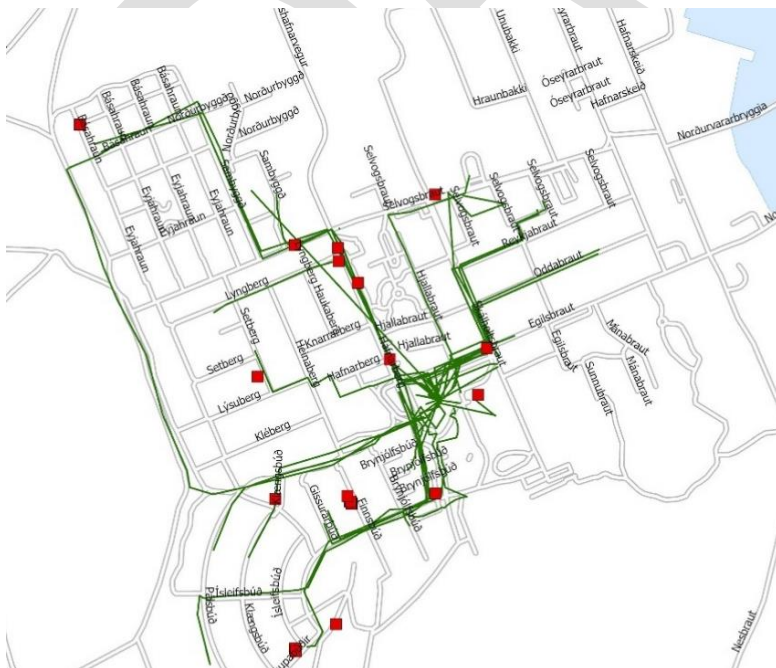
Könnun um ferðamáta var lögð fyrir nemendur 3. og 7. bekkis Grunnskóla Þorlákshafnar dagana 21. janúar og 3. febrúar 2022. Á þeim tíma sem könnunin var lögð fyrir voru 29 nemendur skráðir í 3. bekk og 22 nemendur í 7. bekk, svarhlutfallið var því annars vegar 72% og hins vegar 100%.

Á mynd 3.1 sjást svör nemenda við spurningunni hvernig þau komu í skólann umræddan morgun. Nemendum var annað hvort ekið í skólann eða komu gangandi. Enginn nemandi sagðist kom á hjóli, en hafa bera í huga að könnunin var framkvæmd að vetri til og því aðstæður til hjólreiða erfiðari. Af þeim sem svöruðu sögðust 59% nemenda 7. bekkis og 42% nemenda 3. bekkis koma gangandi. Áhugavert væri að leggja könnunina aftur fyrir að vori til.



Mynd 3.1 Svör nemenda við spurningunni „Hvernig komst þú í skólann í morgun?“

Nemendur voru einnig beðnir um að teikna leiðina sem þeir ganga til skóla frá heimili sínu og hafa þær leiðir verið teknar saman á mynd 3.2. Gangbrautir virðast tengja helstu skólaleiðir. Nemendur voru einnig beðnir um að benda á hættustaði á leið sinni og eru það rauðir punktar á sömu mynd.



Mynd 3.2 Gönguleiðir skólabarna. Grænar línur tákna skólaleiðir en rauðir kassar hættustaði.

Sé mynd 3.2 borin saman við mynd 2.5 sést að þar sem nemandi tilgreinir hættustað við Selvogsbraut hafa orðið slys á óvörðum vegfarendum. Á mynd 3.3 sést að innkeyrslur út á Selvogsbraut eru mjög víðar á þessum stað eins og vikið var að í slysgreiningu. Hér væri hægt að þrengja innkeyrslur og/eða stytta þverunarvegalengd með miðeyju til að auka öryggi á skólaleiðum.



Mynd 3.3 Aðstæður á Selvogsbraut. Víðar innkeyrslur og langar þverunarvegalengdir.

Nemendur kvörtuðu yfir að bílar stöðvuðu ekki og keyrðu hratt á Hafnarbergi sunnan gatnamóta við Selvogsbraut. Hér mætti skoða uppsetningu hraðahindrunar til að draga úr hraða bíla. Gott er að mæla hraða ökutækja fyrir og eftir slíka aðgerð.

3.2 Öryggi grunnskóla- og leikskólabarna

Nú þegar hefja skóli og leikskóli Þorlákshafnar dagskrá með stundarfjórðungs millibili. Var það aðgerð sem ráðist var í til að dreifa umferð á morgnana og voru meðlimir samráðshóps sammála um að það hafi takist vel til. Ljóst er þó að til mikils er að vinna með því að minnka bílaumferð við skólann og gera umhverfið þar öruggara fyrir börnin.

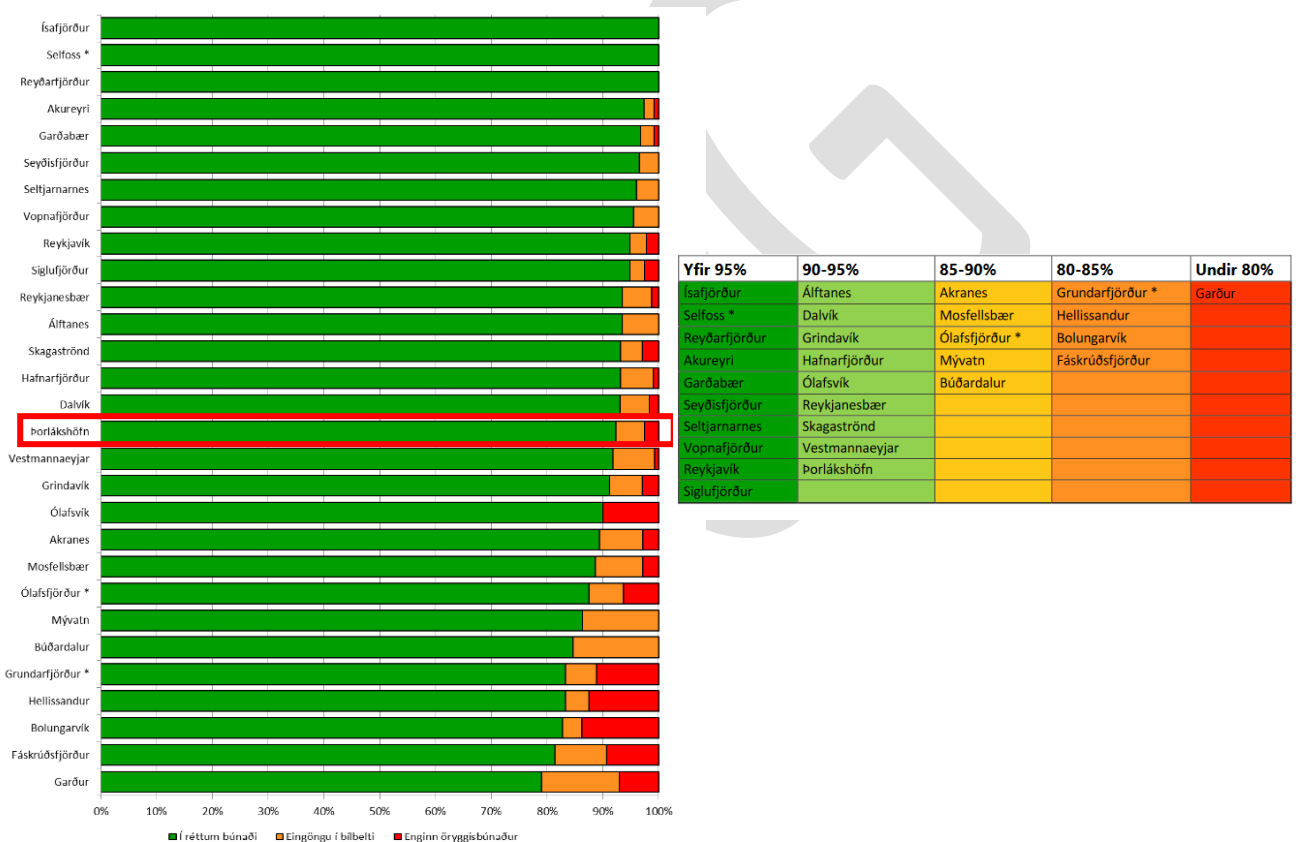
Þar sem stór hluti hópsins gengur til skóla væri hægt að auka það hlutfall enn frekar með hvetjandi aðgerðum, t.d. átökum, fræðslu, hjóladögum að vori til o.s.frv. Í Noregi hefur verið ráðist í gerð svokallaðra „hjartasvæða“ (no. Hjertesone) umhverfis skóla. Þá er afmarkað svæði umhverfis skólann þar sem umferð bíla er ekki leyfð og ráðist í aðgerðir til að auka öryggi óvarða vegfarenda. Er þetta samstarfsverkefni skóla, nemenda og foreldra þeirra, bæjaryfirvalda og annarra hagsmunaaðila. Tækifæri eru til þess að fara í slíkar aðgerðir við grunnskóla Þorlákshafnar og þá um leið betrumbæta gangbrautir við skólann en talað var um á samráðsfundi að þær þyrftu yfirhalningu. Mælt er með því að huga að aðgengi fyrir alla í slíkum framkvæmdum.

Í dimmasta skamdeginu mætti einnig koma á gangbrautarvörslu við skólann. Þó nokkur umferð vörubíla fer meðfram skólanum að atvinnusvæði (fiskeldi). Hætt er við því að börn lendi í „blinda svæði“ ökumanna vörubíla. Mikilvægt er því að umferðarhraði sé lágur við slíkar aðstæður og lýsing sé góð.

Umferðarskóli er starfræktur einu sinni á ári í Bergheimum, leikskóla Þorlákshafnar. Í gönguferðum leikskólans er almennt talað um umferðaröryggi og farið yfir með börnunum hvernig skal fara yfir götur. Lögreglumenn heimsækja einnig reglulega leikskólann og fara yfir öryggismál, t.d. hjálmanotkun.

Samgöngustofa gefur út fræðsluefni, bæði bæklinga og rafrænt, sem skólar og leikskólar geta nýtt sér. Einnig bjóða Bifhjólasamtök Lýðveldisins Sniglar í samvinnu við Samgöngustofu upp á fræðsluerindi fyrir nemendur í efri bekkjum grunnskóla. Þar er farið yfir leiðbeiningar um reglur og notkun léttra bifhjóla (vespur) og rafhlaupahjól. Rætt var um vespu- og rafhlaupahjólanotkun barna og ungmenna á samráðsfundi. Aðilum í samráðshóp þykir áberandi að farið sé of geyst á þessum hjólum, oft fleiri en einn á hverju hjóli og lítið um hjálmanotkun. Mikilvægt er því að efla fræðslu um hættur og öryggi við notkun þessa hjóla.

Samgöngustofa og slysavarnarfélagið Landsbjörg gera könnun á öryggi barna í bíl við leikskóla víða um land annað hvert ár. Slík könnun var síðast framkvæmd í Þorlákshöfn árið 2017 en vilji er fyrir að Þorlákshöfn sé með í næstu könnun. Niðurstöður könnunarinnar frá árinu 2017 sjást á mynd 3.4, um 90% leikskólabarna eru í réttum búnaði. Hér mætti þó gera betur því um 5% leikskólabarna er eingöngu í bílbelti eða með engan öryggisbúnað.



Mynd 3.4 Niðurstöður kannana Samgöngustofu og Landsbjargar um öryggi barna í bíl árið 2017

3.3 Óvarðir vegfarendur

Göngustígar í Þorlákshöfn eru almennt frekar mjóir og götur breiðar. Gönguþveranir eru oft mjög langar og gangandi þurfa oft að þvera breiðar innkeyrslur. Á mörgum stöðum í bænum væri hægt að bæta úr þessu með því að þrengja innkeyrslur og/eða bæta miðeyjum í gönguþveranir.

Sumar af gangbrautunum í bænum eru ekki hornréttar á akbraut, sjá mynd 3.5, við margar gangbrautir vantar niðurtektir til að bæta aðgengi fyrir alla og einnig mætti hækka fleiri gangbrautir upp til að gera þær sýnilegri. Mikilvægt er að gangbrautir tengi gönguleiðir og best er að hafa fáar en öruggar þveranir. Í Biskupabúð er upphækkuð gangbraut en enginn göngustígur er öðru megin gangbrautarinnar, sjá mynd 3.6. Athygli er vakin á því að skv. umferðarlögum á gangbraut að vera merkt með

yfirborðsmerkingu og umferðarmerki og skv. reglugerð um umferðarmerki og notkun þeirra skal nota gangbrautarmerkið D02.11 beggja vegna gangbrautar. Á einstaka stað var misbrestur á þessu.



Mynd 3.5 Gangbraut sem er ekki hornrétt.



Mynd 3.6 Gangbraut en enginn göngustígur öðru megin.

Skv. umferðarlögum má ekki stöðva ökutæki eða leggja því á gangbraut eða innan 5 m frá henni. Setja þarf stöðubann kringum gangbrautir.



Mynd 3.7 Gangbrautarmerki D02.11 vantar við gangbraut.



Mynd 3.8 Ökutæki lagt innan 5 m frá gangbraut skerðir sjónlengdir.

Huga þarf að hættum í umhverfinu við lagningu göngu- og hjólastíga og gangbrauta. Beggja vegna stígs við Gissurarbúð eru stór grjót sem hætta er á að fólk geti hjólað á, sjá mynd 3.9. Lagt er til að færa þessi grjót. Einnig er þrenging við gangbraut í Sambyggð sett upp með færanlegum skiltum, lýsing við gangbrautina er ábótavant og því er hætta á að öikumenn aki á skiltin, sjá mynd 3.10. Þrenginguna mætti útfæra á varanlegri hátt og gera gangbrautina öruggari með t.d. upphækkun, en kvartað hefur verið undan hraðakstri í Sambyggð. Einnig vantar skilti til að vara við þrengingunni og gátskjöld, merki K-12, á eyjurnar.



Mynd 3.9 Grjót við göngu-og hjólastíg.



Mynd 3.10 Bæta lýsingu og setja gátskildi.

Almennt var tíðrætt á samráðsfundi að bæta mætti lýsingu við gangbrautir, t.d. í Sambyggð, á gangbrautum við skólann í Hafnarbergi og á Egilsbraut. Nýlega var lýsing á tveimur gangbrautum í Hafnarbergi bætt, annars vegar við Knarrarberg og hins vegar við skólann. Einnig voru sett upp blikkljós við þær gangbrautir en mælt er með að bæta þær gangbrautir enn frekar.

Gera mætti gangandi og hjólandi hærra undir höfði í Þorlákshöfn. Aðkoma fyrir gangandi og hjólandi að þjónustu er takmörkuð samanborið við bíla. Þvera þurfi margar breiðar innkeyrslur til að komast að matvöruverslun við Selvogsbraut sé gengið úr vesturhluta bæjarins.

3.4 Umferðarhraði

Leyfður hámarkshraði á vegum í dreifbýli er almennt 90 km/klst og í þéttbýli 50 km/klst. Hámarkshraði á götum innan Þorlákshafnar má sjá á mynd 3.11.



Mynd 3.11 Hámarkshraði gatna í Þorlákshöfn

Þegar komið er í þéttbýlið Þorlákshöfn úr hringtorgi við Suðurstrandarveg er hraðinn tekinn niður í 50 km/klst. Hraðinn er ekki tekinn niður í 70 km/klst áður en komið er að hringtorgi. Mörg sveitarfélög á landsbyggðinni hafa undanfarin ár sett upp þéttbýlishlið til að afmarka betur innkomu í þéttbýli, hraði er þá tekinn niður í 70 áður en komið er að hliði og svo niður í 50 við sjálft hliðið. Hins vegar geta hringtorg líka gefist vel sem þéttbýlishlið og verið hraðalækkandi. Íbúar hafa samt kvartað undan að ökumenn hægi á sér við hringtorgið og hraði aftur á sér á Ölfusbrautinni. Lagt er til að mæla umferðarhraða á Ölfusbraut. Í beygju á Ölfusbraut er leiðbeinandi hraði 30 km/klst, en mörg óhöpp og slys hafa orðið í þessari beygju eins og sést á mynd 2.4. Hér þarf að skoða frekari aðgerðir áður en að beygjinni er komið. Vegamót Kötluhrauns við Ölfusbraut eru einnig mjög víð og gæti miðeyja í Kötluhrauni haft hraðalækkandi áhrif á þá sem beygja til eða frá Kötluhrauni.

Í flestöllum íbúðargötum bæjarins og á Hafnarbergi við skólasvæði er hámarkshraði 30 km/klst. Afmarka mætti betur upphaf og endi 30 km svæða, t.d. með svokölluðu 30 km hliði eins og sýnt er á mynd 3.11. Í Þorlákshöfn var oft einfaldlega að finna 30 skilti og sums staðar einungis yfirborðsmerkingu með 30, og því hætta á að ökumenn hægi ekki á sér, sérstaklega þegar um er að ræða breiðar götur. Í Kötluhrauni nálægt vegamótum við Ölfusbraut er 30 km hlið, s.s. upphækkun með 30 km merkjum og gangbrautarkerkjum en þó vantar zebramerkingu. Hins vegar er ekkert 30 km hlið í hinum enda götunnar, en gatan Kötluhraun verður að Sambyggð sunnan Básahrauns og endar við Selvogsbraut. Á vegamótum Sambyggðar og Selvogsbrautar er lagt til að setja 30 km hlið. Í Hafnarbergi áður en komið að skólasvæði er þrengt með 30 km skiltum á litlum eyjum í götu. Hér er mikilvægt að hafa góða lýsingu svo ekki sé ekið á skiltin. 30 km svæðið heldur áfram eftir Hafnarbergi og að Biskupabúðum, og þar eru aftur 30 km skilti í götu, sjá mynd 3.12. Venjulega eru þessi skilti höfð til að afmarka upphaf og endi 30 km svæðis en hér er 30 km svæðið beggja vegna skiltanna. Það getur verið ruglingslegt fyrir ökumenn.



Mynd 3.11 Dæmi um 30 km hlið, mynd: ja.is.



Mynd 3.12 30 km og þrenging í Biskupabúðum.

Til að halda ökuhraða innan við 30 km/klst þarf að hafa hraðatakmarkandi aðgerðir með reglulegu millibili, helst 75 m á milli aðgerða. Aðgerðir geta verið sveigjur á veg, miðeyjur, þrengingar, merkingar og hraðahindranir.

Almennt eru götur í Þorlákshöfn nokkuð breiðar og beinar sem getur ýtt undir hraðakstur. Kvartað hefur verið undan umferðarhraða á nokkrum stöðum, t.d. í Sambyggð og á Óseyrarbraut. Lagt er til að mæla umferðarhraða á völdum götum og forgangshraða hraðatakmarkandi aðgerðum eftir þeim niðurstöðum.

3.5 Dreifbýli

Undanfarin misseri hafa framkvæmdir á Suðurlandsvegi staðið yfir en akstursstefnur hafa verið aðskildar á stærstum hluta hans. Aðskilnaður akstursstefna hefur jákvæð áhrif á umferðaröryggi en í

slysgreiningunni kom fram að í Ölfusi hafa alls orðið 40 tilvik, þar af 18 slys með meiðslum og 1 banaslys, þar sem árekstur varð milli tveggja bíla sem mætast á beinum vegi eða í beygju. Með aðskilnaði akstursstefna verða slík tilfelli hverfandi.

Nýverið voru gatnamót Þorlákshafnarvegs og Eyrarbakkegs lagfærð og útbúnar beygjureinar á Þorlákshafnarvegi. Eins og sést á slysakorti á mynd 2.2 hafa orðið nokkur tilvik á þessum gatnamótum, þar af tvö slys úr vinstri beygju frá Eyrarbakkegi. Samkvæmt fulltrúa Vegagerðarinnar í samráðshóp er einnig á plani Vegagerðarinnar að fara í lagfæringar á Þorlákshafnarvegi milli Þrengslavegs og Hveragerðis, m.a. að fækka tengingum út á veginn.

Aðilar í samráðshóp voru sammála um að þykja Þrengslavegur erfiður í vetrarfærð en farið var í framkvæmdir á veginum vorið 2023, vegurinn malbikaður og breikkaður. Hins vegar var bent á að stíkur væru oft of lágar á Þrengslavegi sem hentaði illa í þokuveðri. Ábendingar bárust um að lýsing á Þorlákshafnarvegi og Eyrarbakkegi væri ábótavant og mætti bæta hana.

Íbúar Ölfuss hjóla og skokka margir hverjir meðfram Þorlákshafnarvegi en þar er enginn stígur í dag. Óskað hefur verið eftir slíkum stíg en hann myndi bæta umferðaröryggi óvarða vegfarenda til muna og efla lýðheilsu. Einnig hafa komið upp hugmyndir um að tengja betur bæina; Þorlákshöfn, Hveragerði og Selfoss, með hjólastígum sem myndi auka umferðaröryggi þeirra sem velja að hjóla í dag og hvetja fleiri til að hjóla. Stíganetið geti einnig nýst ferðapjónustu í að bjóða út hjólaferðir milli bæjanna með öruggum hætti.

3.6 Snjómokstur

Tíðrætt var um snjómokstur á samráðsfundi og bárust einnig ábendingar frá íbúum er varða snjómokstur, sérstaklega er varðar mokstur á gangstígum en einnig á Þrengslavegi. Gangstéttar í bænum eru margar hverjar nokkuð mjóar og þarf því að velja snjómoksturstæki að réttri breidd. Þegar snjó er rutt af götum fyllast margar gangstéttar af snjó í bænum og því þurfa börn á leið til skóla oft að ganga eftir götunni í myrkri og hálfu sem býr til óöryggis aðstæður. Á mynd 3.12 sést forgangsáætlun snjómoksturs á göngustígum, rauðir stígar eru í fyrsta forgangi og grænir stígar í öðrum forgangi, bláir í þriðja forgangi. Sé þetta kort borið saman við skólaleiðakortið á mynd 2.2 væri skynsamlegt að bæta göngustígnum vestast í bænum við stíga í forgangi 1 til að tryggja að skólaleiðir séu í forgangi.



Mynd 3.12 Forgangs röðun snjómoksturs göngustíga í Þorlákshöfn.

Snjómokstur á Þrengslavegi er á ábyrgð Vegagerðarinnar og er hann í öðrum forgangi samkvæmt skipulagi vetrarþjónustu á Suðursvæði-Suðurlandi. Suðurlandsvegur milli Selfoss og höfuðborgarsvæðisins er í fyrsta forgangi. Þar sem margir í Þorlákshöfn sækja atvinnu á höfuðborgarsvæðinu mætti skoða með Vegagerðinni að færa Þrengslaveg í fyrsta forgang.

DRÖG

4 Stefna og markmið

Umferðaröryggisáætlun stjórnvalda, 2020-2034, er hluti af samgönguáætlun og er hún sett fram með það að leiðarljósi að auka umferðaröryggi á Íslandi, fækka umferðarslysum og bæta umferðarmenningu.

Stefna stjórnvalda í umferðaröryggismálum er sú að banaslys og alvarleg slys í umferðinni séu óásættanleg. Forgangsraða skal mannlífi, heilsu og öryggi framur en ferðatíma, þægindum eða öðrum markmiðum í umferðarmálum.

Í aðalskipulagi Ölfuss 2020-2036 er vikið að umferðaröryggi og lýðheilsu í stefnu um samgöngur og eftirfarandi texti tekinn beint upp úr skipulaginu:

- Að stuðlað verði að endurbótum meginleiða.
- Að leitað verði hagkvæmustu lausna í vegagerð og stuðlað að bættu umferðar- og rekstraröryggi ásamt samtengingu byggðar, m.a. vegna skólaaksturs og atvinnusóknar.
- Að almenningssamgöngur verði eflar á Suðurlandi í samstarfi við nágrannasveitarfélögin.
- Að stuðla að loftslagsvænum samgöngum.
- Að lagt verði vandað net göngu- og hjólastíga sem hvetji til vistvænni ferðamáta í því skyni að stuðla að hreyfingu í daglegu lífi og draga úr útblæstri og losun gróðurhúsalofttegunda.
- Að draga úr hættu á akstri utan vega á afréttar svæðum.
- Að draga sem mest úr hljóðvistaráhrifum vegakerfisins, s.s. með hljóðmönnum.
- Að stuðla að umferðaröryggi og öruggum leiðum fyrir alla samgöngumáta.
- Að öll hestaumferð fari eftir skilgreindum reiðleiðum.
- Að við skipulag nýrra hverfa sé passað upp á góð skilyrði fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur.
- Stefna skal að því að uppbygging samgöngumannvirkja raski sem minnst viðkvæmri náttúru.

Stefna og markmið þessarar umferðaröryggisáætlunar mun taka mið af stefnu stjórnvalda á landsvísu og sveitarfélagsstigi, sem og vinnu hagsmunaaðila við verkefnið og þeim áherslum sem settar voru á samráðsfundi.

Stefna umferðaröryggisáætlunar Ölfuss er fyrst og fremst að vekja sveitarfélagið, bæði embættismenn og íbúa, til umhugsunar um umferðaröryggi. Vera vakandi fyrir hvar umferðaröryggi sé ábótavant og hvernig best sé að bregðast við hverju sinni til að öryggi vegfarenda sé tryggt. Mikilvægt er að áætlunin sé uppfærð reglulega og unnið sé markvisst eftir lista verkefna.

Markmið umferðaröryggisáætlun Ölfuss 2023-2027:

- Fækka slysum með litlum meiðslum
- Engin alvarleg slys
- Engin banaslys
- Engin slys á óvörðum vegfarendum
- Draga úr raunhraða ökutækja
- Betri aðstæður fyrir gangandi og hjólandi
- Tryggja skólaleiðir barna
- Öruggar gangbrautir
- Auka hlutfall virkra ferðamáta
- Efla fræðslu barna og ungmenna varðandi umferðaröryggi

DRÖG

5 Framkvæmdaáætlun

Helsta afurð verkefnisins er framkvæmdaáætlun verkefna sem talin eru stuðla að bættu umferðaröryggi sveitarfélagsins. Sérstök áhersla var á þéttbýlið og leiðir skólabarna og því hefur verkefnum verið forgangsraðað með það að leiðarljósi, og má sjá forgangslista verkefna í töflu 5.1. Í töflu 5.2 má sjá verkefni á þjóðvegum utan þéttbýlis.

Tafla 5.1 Forgangsverkefni

| Forgangur | Verkefnislýsing | Ábyrgð |
|-----------|--|---------------|
| 1 | Umferðarhraðamælingar á völdum stöðum í Þorlákshöfn | Ölfus |
| 2 | Skoða mögulegar öryggisaðgerðir í beygju á Ölfusbraut móts við Klettamóa | Ölfus |
| 3 | Miðeyjur í Skálholtsbraut og innkeyrslu að ráðhúsi við Selvogsbraut | Ölfus |
| 4 | Yfirfara gangbrautina framan við grunnskólann, breikka hana í a.m.k. 2,5 m og helluleggja að nýju. Setja takkahellur og leiðilínur við hana. | Ölfus |
| 5 | Hraðatakmarkandi aðgerð í Hafnarbergi | Ölfus |
| 6 | Hækka upp gangbraut í Hafnarbergi við Knarrarvog | Ölfus |
| 7 | Efla fræðslu á eldri stigum grunnskóla um notkun á vespum og rafmagnshlaupahjólum | Samgöngustofa |
| 8 | Bæta fleiri göngustígum í Þorlákshöfn í fyrsta forgang snjómoksturs | Ölfus |
| 9 | Þorlákshöfn taki þátt að nýju í könnun Samgöngustofu og Landsbjargar um notkun öryggisbúnað barna í bílum | Samgöngustofa |
| 10 | Hækka upp gangbraut í Sambyggð, gera þrengingu varanlegri, bæta við lýsingu og viðvörðunarskiltum | Ölfus |
| 11 | 30 km hlið á Sambyggð við Selvogsbraut | Ölfus |
| 12 | Átak í skólum/leikskólum varðandi virka ferðamáta | Ölfus |
| 13 | Yfirborðsmerkja gangbraut í Kötluhrauni við vegamót Ölfusbrautar | Ölfus |
| 14 | Fjarlægja grjót við göngustíg sem vísar að Biskupabúð | Ölfus |
| 15 | Gera úttekt á lýsingu við gangbrautir í Þorlákshöfn og bæta ljósastólpa við valdar gangbrautir | Ölfus |
| 16 | Miðeyja í Kötluhrauni við vegamót Ölfusbrautar | Ölfus |
| 17 | 30 km hlið með gangbraut yfir Knarrarvog við Hafnarberg | Ölfus |

Tafla 5.2 Verkefni á þjóðvegum í dreifbýli

| | |
|--|------------|
| Göngu- og hjólastígur meðfram Þorlákshafnarvegi milli Ölfuss og Hveragerðis | Vegagerðin |
| Bæta þrengslavegi við fyrsta forgang snjómoksturs | Vegagerðin |
| Lagfæringar á Þorlákshafnarvegi milli þrengslavegs og Hveragerðis og fækka tengingum út á veginn | Vegagerðin |

Verkefnin eru misstór að umfangi, sum þeirra er hægt að ráðast strax í en önnur þarf að skipuleggja nánar með hlutaðeigandi aðilum. Þar sem lagðar eru til hraðatakmarkandi aðgerðir þarf að skoða

hverju sinni hvað hentar hverjum stað, valið getur þá staðið á milli hefðbundinna hraðahindrana eða þrenginga.

Til að vinna áætlunarinnar nýtist sem best er mælt til að unnið sé markvisst eftir forgangslista aðgerða og fjárhagsáætlun sveitarfélagsins taki mið af umferðaröryggisáætlun.

DRÖG

6 Niðurstöður

Sveitarfélagið Ölfus hefur í fyrsta skipti gert heildstæða umferðaröryggisáætlun fyrir sveitarfélagið.

Slysgreining leiddi í ljós að flest slys verða í dreifbýli. Miklar úrbætur hafa þó orðið í þágu umferðaröryggis síðastliðin misseri á Suðurlandsvegi og að hluta á Þorlákshafnarvegi. Þó flest slys verða í dreifbýli sneru flestar ábendingar að þéttbýlinu en í þéttbýlinu fara um viðkvæmustu vegfarendurnir. Sérstök áhersla fulltrúa í samráðshóp var á leiðir barna í og úr skóla og miðar vinna þessarar áætlunar að því að bæta umferðaröryggi á þeim leiðum. Meðlimir samráðshóps komu einnig með gagnlegar ábendingar um staði sem þeim þykja hættulegir þó þar hafi ekki endilega orðið slys, en vitað er að slysgreining segir ekki alltaf alla söguna og mikilvægt að huga að forvörnum til að koma í veg fyrir slys.

Unnin hefur verið framkvæmdaáætlun með forgangsverkefnum til að ná fram settum markmiðum þessarar umferðaröryggisáætlunar og er hana að finna í kafla 5.

Áætlað er að tekið sé tillit til umferðaröryggisáætlunar við gerð árlegra fjárhagsáætlana sveitarfélagsins. Gert er ráð fyrir að áætlunin sé endurnýjuð eftir fimm ár en samráðshópur hittist eftir tvö ár og fara yfir verkefnalista og nýjar ábendingar.

7 Heimildir

Efla. Aðalskipulag Sveitarfélagsins Ölfuss 2020-2036. Greinargerð. September 2022

Gunnar Geir Gunnarsson, Samgöngustofa, Upplýsingar um slys árin 2012-2022 í Ölfusi, tölvupóstur, 4. maí 2023.

Línuhönnun og Vegagerðin. Hraðatakmarkandi aðgerðir. Maí 2006.

Mannvit, Vegagerðin og Umferðarstofa. Umferðaröryggisáætlun sveitarfélaga Leiðbeiningar. Janúar 2010

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið. Umferðaröryggisáætlun Stefna 2020-2034. Nóvember 2019.

Samgöngustofa og Slysavarnarfélagið Landsbjörg, Öryggi barna í bílum 2017. Nóvember 2017.

Sveitarfélagið Ölfus. Snjómokstur. Sótt af <https://www.olfus.is/is/thjonustan/umhverfismal/snjomokstur>

Vegagerðin. 2014. Göngubveranir, Leiðbeiningar.

Vegagerðin. 2010. Þjóðvegir í þéttbýli, Leiðbeiningar.

Vibeke Milch, Tor-Olav Nævestad. Evaluering av Hjertesone: En prosessevaluering av hjertesoneprosjektet i Bergen kommune. TØI 2022.

DRÖG