



UMFERÐARÖRYGGISÁÆTLUN 2021-2025

Stykkishólmsbær

Apríl 2022



19433

https://vsoradgjof.sharepoint.com/sites/workpoint/Project499/Documents/v/Greinagerð/19433_sk2002_18_Umferðaröryggisáætlun_Stykkishólmsbær.docx

Nr. útg.	Dagsetning	Unnið	Yfirfarið	Samþykkt
1	18.02.2021	LMG/RÞÞ	SJ	SJ
2	19.01.2022	RÞÞ	HMÁ	SÓ
3	08.03.2022	RÞÞ	SÓ	SÓ
4	04.04.2022	RÞÞ	SÓ	SÓ
5	29.04.2022	RÞÞ	SÓ	SÓ

Unnið af:

VSÓ Ráðgjöf
Borgartúni 20, 105 Reykjavík

www.vso.is

Unnið fyrir:



Stykkishólmsbær
Hafnargata 3, 340 Stykkishólmur



Í umhverfisgöngum bæjarstjóra sem hófust árið 2019 kom fram ákall um að bæta enn frekar umferðaröryggi í Stykkishólmi, en áður hafði þá þegar verið bent á það á fundum skóla- og fræðslunefndar að rýna þyrfti þetta málefni sérstaklega m.t.t. umferðaröryggis á skólasvæðum. Frá þeim tíma hefur verið unnið markvisst að því að bæta öryggi og samgöngur gangandi vegfarenda í Stykkishólmi, m.a. með bættum göngu- og tengistígum víðsvegar um bæinn. Vinna við fyrirliggjandi umferðaröryggisáætlun fellur því vel að þessum áherslum og ákalli íbúa.

Bæjarstjórn Stykkishólmsbæjar samþykkti á 377. fundi sínum, á framangreindum grunni, að setja af stað vinnu við að útfæra og útbúa umferðaröryggisáætlun, þ.m.t. drög að aðgerðaráætlun, til að bæta umferðaröryggi í Stykkishólmi, þar sem brýnt þótti að ráðast í gerð umferðaröryggisáætlunar í ört vaxandi bæjarfélagi til að tryggja með bestu móti öryggi vegfarenda, sér í lagi umferðaröryggi barna.

Víðtækt samráð við íbúa Stykkishólmsbæjar átti sér stað við gerð áætlunarinnar og var m.a. tekið tillit til ábendinga íbúa úr umhverfisgöngu bæjarstjóra árin 2019 og 2021, auk þess sem stofnaður var samráðshópur verkefninu til stuðnings þar sem sátu m.a. fulltrúar frá Samgöngustofu, Vegagerðinni, Strætó bs. og Lögreglunni á Vesturlandi. Þá var einnig óskað eftir ábendingum vegna vinnu við umferðaröryggisáætlunina sumarið 2021 og íbúar um leið hvattir til að kynna sér vinnuna.

Það er fagnaðarefni að þessi áætlun liggi nú fyrir enda hefur sveitarfélagið með henni skapað ramma og reglufestu hvað varðar aðgerðir og framkvæmdir tengdar umferðaröryggi með þeirri stefnumörkun sem kemur fram í áætluninni og þeirri forgangsröðun verkefna sem endurspeglast í fyrirliggjandi aðgerðaráætlun sem allar miða að auknu öryggi íbúa og gesta bæjarins, ásamt því að vera leiðbeinandi fyrir framkvæmdir Vegagerðarinnar í sveitarfélaginu, með sérstakri áherslu á umferðaröryggi barna á Aðalgötunni.

20. apríl 2022

Jakob Björgvin Jakobsson,
bæjarstjóri Stykkishólmsbæjar



Efnisyfirlit

1	Inngangur	4
1.1	Samráð	4
1.2	Verkferli	5
2	Slysagreining	5
3	Stöðumat	8
3.1	Umferð þungra ökutækja	8
3.2	Fræðsla og forvarnir	9
3.3	Gatnakerfi	10
3.3.1	<i>Umferðargreining</i>	10
3.3.2	<i>Umferðarhraði</i>	11
3.3.3	<i>Sjónlengdir</i>	14
3.3.4	<i>Hraðatakmarkandi aðgerðir</i>	15
3.3.5	<i>Umferðarmerki</i>	17
3.3.6	<i>Aðkoman í Stykkishólm</i>	18
3.3.7	<i>Silfurgata</i>	18
3.3.8	<i>Tjarnarás</i>	19
3.4	Göngustígar og gangbrautir	19
3.5	Skóla- og leikskólasvæði	20
3.6	Hafnarsvæði Stykkishólms	22
3.7	Gagnlegar leiðbeiningar	25
4	Stefna og markmið	26
4.1	Á landsvísu	26
4.2	Aðalskipulag Stykkishólms	27
4.3	Stefna og markmið umferðaröryggisáætlunar Stykkishólms 2021 – 2025	27
4.3.1	<i>Aðalmarkmið</i>	27
4.3.2	<i>Önnur markmið</i>	27
5	Framkvæmdaáætlun	28
6	Niðurstöður	30
7	Heimildir	31
8	Viðauki	32
8.1	Viðauki 1: Niðurstöður úr umferðargreiningum.	32



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 við 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 forgangsrið. 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 fundi 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 Vilhjálmsdóttir	Stykkishólmi, skipulagsfulltrúi
Einar Strand	Stykkishólmsbæjar, kerfisstjóri og sjúkraflutningamaður
Hildur Guðjónsdóttir	Samgöngustofa
Jakob Björgvin Jakobsson	Stykkishólmi, bærarstjóri
Magnús Bæringsson	Stykkishólmi, tómstundafulltrúi
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 og bæjarstjórn Stykkishólmsbæjar samþykkja að láta vinna umferðaröryggisáætlun.
Ágúst 2019	Íbúum boðið í umhverfisgöngu með bæjarstjóra og öðrum fulltrúum bæjarins.
Nóvember 2019	Vinna VSÓ Ráðgjafar hefst.
Desember 2019- maí 2020	Mælingar á umferð og umferðarhraða með umferðargreini.
Ágúst 2020	Niðurstöður slysa- og umferðargreiningar og næstu skref kynnt fyrir skipulags- og byggingarnefnd.
September 2020	Samráðshópur stofnaður og boðað til fyrsta fundar.
Febrúar 2021	Umferðaröryggisáætlun kynnt fyrir Skipulags- og byggingarnefnd og bæjarráði Stykkishólmsbæjar.
Febrúar - desember 2021	Drög að umferðaröryggisáætlun til kynningar hjá ýmsum nefndum bæjarins og drög uppfærð.
Mars 2022	Umferðaröryggisáætlun send til yfirlstrar hjá samráðshóp.
Apríl 2022	Útgáfa umferðaröryggisáætlunar.

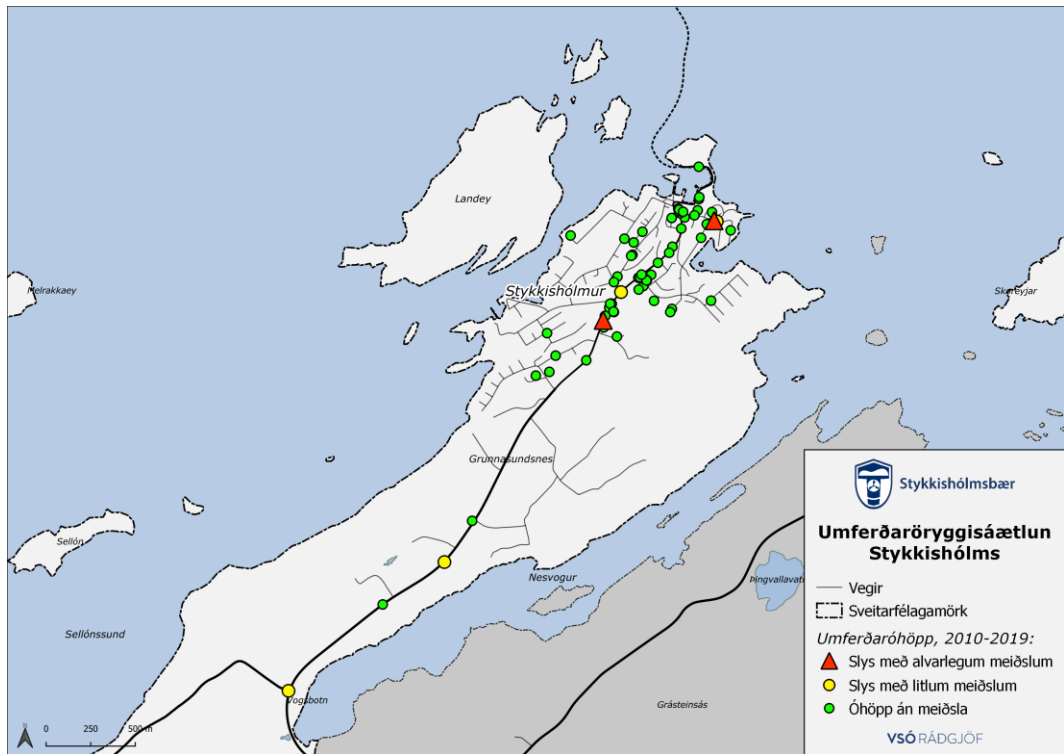
Við gerð árlegrar fjárhagsáætlunar skal taka tillit til umferðaröryggisáætlunar. Áætlað er að uppfæra þurfi umferðaröryggisáætlun á fjögurra ára fresti eða næst 2026. Fram að þeim tíma verði unnið að þeim úrbótum sem lagðar eru fram í áætluninni, nýjum ábendingum safnað saman og þær skoðaðar. Lagt er til að samráðshópur hittist tveimur árum eftir útgáfu áætlunarinnar og fari yfir verkefnastöðu.

2 Slysagreining

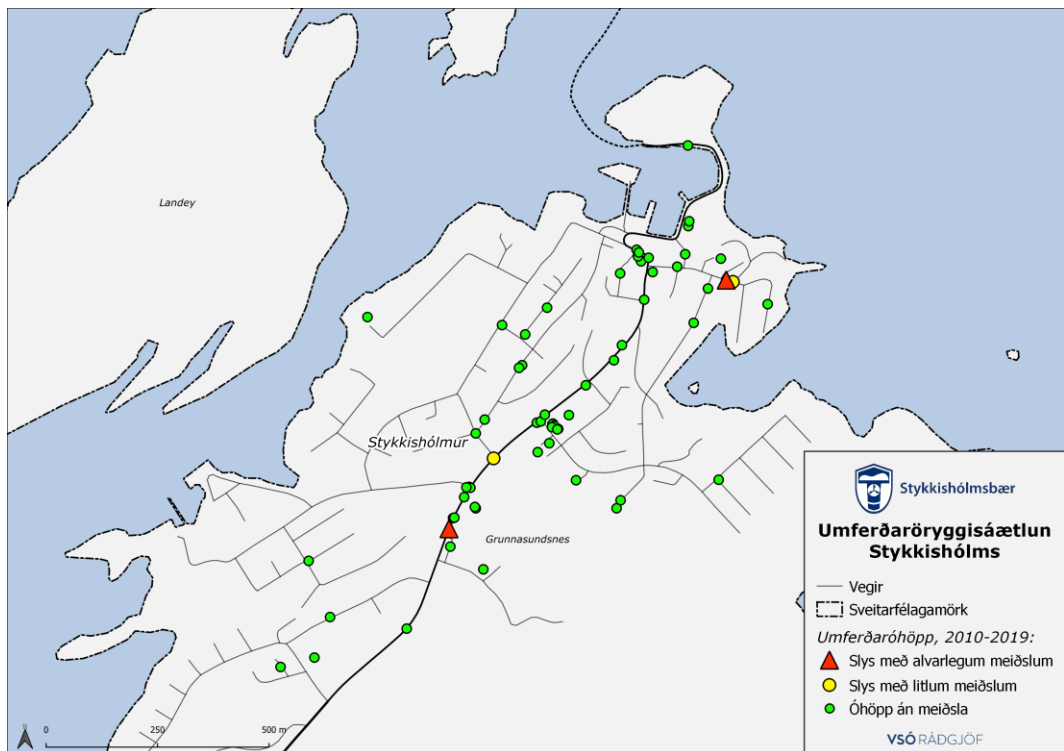
Tekin voru saman gögn frá Samgöngustofu um tilkynnt umferðaróhöpp í sveitarfélaginu árin 2010-2019, að báðum árum meðtöldum. Gögnin frá Samgöngustofu eru unnin upp úr tilkynningum lögreglu og fyrirtækisins Akstur og öryggi. Þegar gögn Samgöngustofu eru notuð þarf að hafa í huga að þau takmarkast við tilkynnt atvik. Við vinnslu umferðaröryggisáætlunar er einnig mikilvægt að spyrjast fyrir um tilvik sem hugsanlega hafa ekki verið tilkynnt til lögreglu en eitt slíkt atvik átti sé stað þegar ekið var á barn til móts við Skólastíg 8.

Í þessari greiningu er fjallað um heildarfjölda óhappa þar sem eignartjón hefur orðið. Sérstaklega er hugað að tilvikum þar sem slys hafa orðið á fólki og hversu alvarleg meiðslin hafa verið, þ.e. hvort hlotist hafi engin, lítil eða alvarleg meiðsli, eða hvort að um banaslys hafi verið að ræða.

Samtals urðu 68 tilvik á árunum 2010-2019 og má sjá staðsetningar þeirra 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 sinnum hefur verið ekið á virka vegfarendur við gatnamót Aðalgötu og Borgarbrautar og tvisvar sinnum á Austurgötu, n.t.t. framan við Austurgötu 8 og 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



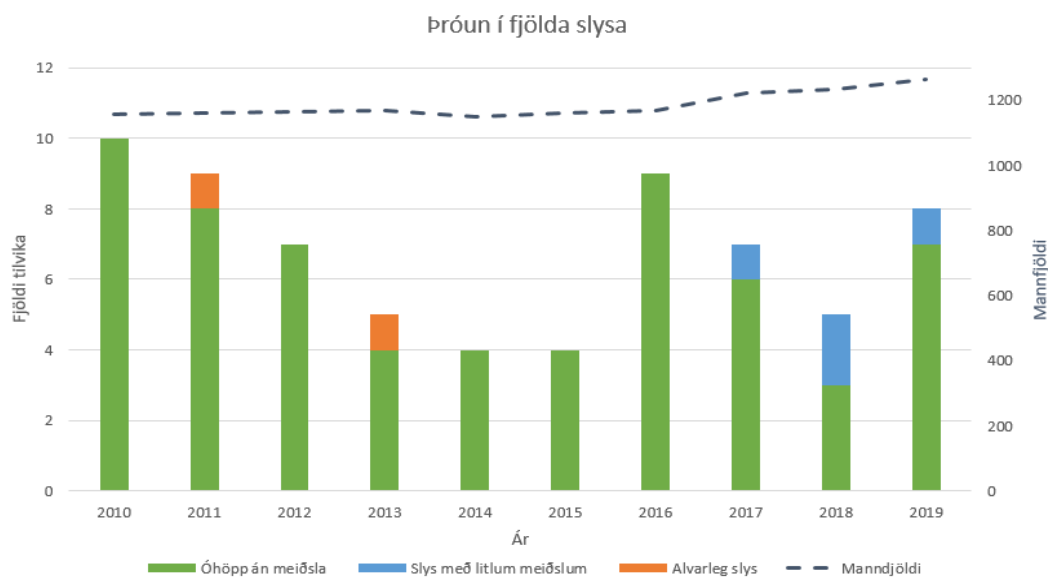
Slys (alvarleg eða með litlum meiðslum) eru samtals 6, þ.e. um 9% af heildarfjölda tilvika. Í töflu 2.1 má sjá staðsetningu þessara slysa og alvarleika m.t.t. meiðsla. Taflan sýnir að fjögur slysanna urðu á þjóðvegum (Stykkishólmsvegi/Aðalgötu) en tvö á Austurgötu. Annað slysanna á Aðalgötu varð við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

Tafla 2.1: Slys í Stykkishólmsbæ á árunum 2010-2019

Staðsetning	Alvarleiki	Tegund
Austurgata, til móts við hús nr. 8	Alvarlegt slys	Ekið á vegfaranda á reiðhjóli
Aðalgata	Alvarlegt slys	Fall af bifhjóli
Austurgata, til móts við hús nr. 8	Slys með litlum meiðslum	Ekið á óvarinn vegfaranda á reiðhjóli
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 urðu 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 u.þ.b. 4.600 ökutæki á sólarhring en vetrardagsumferð (VDU) var u.þ.b. 1.700 ökutæki á sólarhring.

Á mynd 2.3 má sjá þróun tilvika ásamt mannfjölda í Stykkishólmsbæ. Upplýsingar um mannfjölda fengust frá Hagstofu Íslands og er hann nokkuð jafn árin 2010 – 2016 en eftir árið 2016 hefur fjölgað árlega í sveitarfélaginu. Út frá mynd 2.3 er ekki hægt að sjá samhengi milli fjölgunar íbúa og slysa í sveitarfélaginu, þar sem eftir árið 2016 óx íbúafjöldi en ekki fjöldi tilvika. Þó ber að nefna að 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 umhverfisgöngum bæjarstjóra með íbúum, umræðum samráðshóps umferðaráætlunarverkefnisins og ýmsum ábendingum frá íbúum.

Helstu ábendingar úr umhverfisgöngu voru eftirfarandi:

- Lækka, laga og mála kantsteina.
- Setja upp ný umferðarskilti, koma fyrir umferðarspeglum þar sem við á. Jafnframt þarf að laga núverandi umferðarskilti.
- Lækka þarf umferðarhraða á sumum götum.
- Hraðatakmarkandi aðgerðir hefðu ekki haft tilætluð áhrif.
- Bæta við gangbrautum og bæta lýsingu þar sem börn eru á ferð.
- Bæta við og/eða endurnýja gangstéttir.
- Bæta við bílastæðum við götur.
- Minnka truflun frá stórum vinnuvélum og þungaflutningum á Silfurgötu, t.d. með nýjum vegi eða flutningi á atvinnustarfsemi með þungum vélum. Athuga með að beina umferð niður á Aðalgötu meðan unnið er að lausn til framtíðar.
- Klippa tré og runna sem skyggja gönguleiðir og/eða sýn á skilti.
- Endurskipuleggja þarf aðkomu að hafnarsvæði með tilliti til umferðaröryggis.

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

Stykkishólmsvegur nr. 58-02 er bæði þröngur og illa farinn og því hættulegur að keyra, einkum þó þegar dimmt er. Bæjarráð hefur óskað eftir því við Vegagerðina að hefja strax undirbúning að endurbótum og eftir atvikum endurhönnun.

Mörg mikilvæg útivistarsvæði eru tengd við Arnarborgarafleggjara og Nýræktarafleggjara en einnig Fákaborg (hesthús) og því mikilvægt athuga hvort ekki þurfi að hægja á umferð áður en komið er að Arnarborg og leggja öruggan stíg meðfram Stykkishólmsvegi.

Í dag liggur malarstígur meðfram Stykkishólmsvegi austanverðum sem þjónar hestamönnum og gangandi en hjólandi vegfarendur eiga engan annan kost en að hjóla eftir veginum, en greinargóðar upplýsingar um hesta og umferð má finna á vefsíðunni <https://www.samgongustofa.is/umferd/oryggi/hestar-og-umferd>. Hugmyndir hafa kviknað um að nýta hitaveitustokk vestanvert við veginn sem hjólaleið og þarf að skoða hvort sá möguleiki sé fýsilegur.

Jafnframt þarf að huga að öruggum þverunum yfir veginn og hefur í því tilefni einkum verið rætt um þveranir við Vogsbót, flugvallarafleggjara og gegnt Hamraendum.

3.1 Umferð þungra ökutækja

Ferjan Baldur siglir milli Stykkishólms og Brjánslækjar með viðkomu í Flatey allt árið um kring. Meðal farms í Baldri eru flutningabílar sem flytja vörur til og frá Vestfjörðum. Af því leiðir töluverð umferð þungaflutningabíla eftir aðalgötu bæjarins að hafnarsvæðinu, sem óneitanlega hefur mikil áhrif á umferðaröryggi gangandi og hjólandi vegfarenda eftir götunni.



Strætisvagnar milli Stykkishólms og Borgarness aka tvisvar sinnum á dag, fjóra daga vikunnar niður eftir aðalgötu að stoppistöð við bensínstöð Olís og niður við höfn. Verði farið í hraðatakmarkandi aðgerðir, hefur Strætó bs. farið þess á leit að láréttar aðgerðir séu valdar fremur en lóðréttar, 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. Nánar verður gerð grein fyrir mismunandi hraðatakmarkandi aðgerðum í kafla 3.3.4.

3.2 Fræðsla og forvarnir

Samkvæmt 112 gr. umferðarlaga nr. 77/2019 ber leik-, grunn- og framhaldsskólum að halda úti almennri umferðarfræðslu. Þar að auki ber sveitastjórnnum að fræða almenning um mögulegar sérreglur.

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

Á vefsíðu Samgöngustofu (www.samgongustofa.is) eru einnig upplýsingar um öryggi í umferðinni. Þar má m.a. finna upplýsingar um öryggisbúnað barna í bílum, notkun endurskinsmerkja, öryggisbúnað á reiðhjólum, notkun rafmagnshlaupahjóna og fleira.

Í Stykkishólmi eru bæði grunnskóli og leikskóli. Í grunnskólanum í Stykkishólmi fá yngri nemendur umferðarfræðslu sem hluta af samfélags- og náttúrufræðinámi, þar sem kennsla fer eftir námsefni Menntamálastofnunar auk fjölbreytts námsefnis af vefnum. Gott væri að stefna að því að innleiða umferðarfræðslu í skólanámsskrá grunnskólans þannig að unnið verði markvisst að fræðslu um umferð og umferðaröryggi á öllum stigum grunnskólans. Nánari útfærslu, markmið, leiðir og námsefni er hægt að finna á www.umferd.is. Þar að auki hefur lögreglan frætt 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 lögregluna í bænum sem kemur á hverju ári í heimsókn í leikskólann til að ræða við börnin um umferðaröryggi, setur upp sérstaka hjólabraut á lóðinni og gefur börnunum límmiða sem þau geta sett á hjólin sín. Einnig fá þau bækur um umferðaröryggi að gjöf frá Samgöngustofu þá er hægt að fá Samgöngustofu til að bjóða elstu nemendum leikskóla upp á umferðarskóla. Í umferðarskólanum er m.a. fjallað um öryggi barna í bílum, hvernig fara eigi yfir götu og hvar öruggast sé að hjóla og leika sér úti. Sjá nánar á www.umferd.is/umferdarskolinn.

Í Leikskóla Stykkishólms hefur skólanámsskrá ekki verið uppfærð síðan áður en ný umferðarlög tóku gildi. Mikilvægt er að Leikskólinn í Stykkishólmi nefni í sinni skólanámsskrá hvernig þau uppfylla hin nýju umferðarlög.

Samgöngustofa og Slysavarnafélagið Landsbjörg gera reglulega úttekt á öryggi barna í bílum við leikskóla um allt land. Engin slík úttekt hefur farið fram í Leikskólanum í Stykkishólmi og mælt er með að slík úttekt verði gerð.

Stefnt er á að gera könnun á ferðavenjum barna í Stykkishólmi. Hvernig þau ferðast til og frá skóla ásamt að leik-, íþrótt- og útivistarsvæðum, 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 og þær upplýsingar væru síðan nýtsamlegar í áætlanagerð fyrir bættar gönguleiðir.

Þess að utan er hægt að virkja heilsugæsluna, ungbarnaeftirlit, á staðnum með því að dreifa fræðsluefni um öryggi barna í bíl þar (efni er til á 6 tungumálum). Landsbjörg og Samgöngustofa hafa staðið saman að útgáfu bæklinga sem hægt er að dreifa. Þá eru ýmsar upplýsingar til eldri ökumanna á vefsíðunni www.samgongustofa.is/eldriokumenn sem kynna mætti fyrir eldri borgurum Stykkishólms.

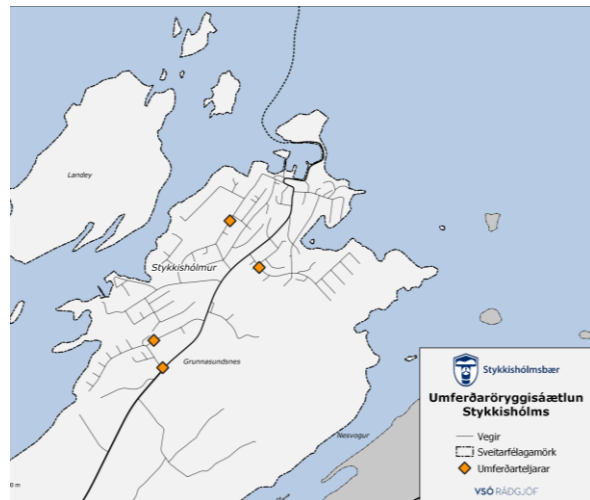
3.3 Gatnakerfi

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 4 götusniðum. Dagsetningar mælinganna 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.

Áhugavert væri að telja umferð og mæla umferðarhraða nánar að vori til samanburðar, en lélegt skyggni og/eða hálka geta dregið úr umferðarhraða og þarf að hafa það í huga við lestur töflunnar.



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. Í töflunni 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, 27-63%, (27% í Tjarnarási, 44% á Borgarbraut og 51-63% í sitthvorri mælingu í Silfurgötu) 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 sé töluvert minna, eins og sjá má á töflu 3.2, þá náðu ökumenn þar einnig 90 km hraða. Þessi niðurstaða kristallar vel þá staðreynd að ekki er nægilegt að horfa á meðalhraða þegar



verið er að meta niðurstöður hraðamælinga því hraðinn lækkar iðulega mikið með vaxandi umferð en einstaka bílar utan annatíma geta verið hættulegustu tilvikin og því þarf að huga að þeim einnig við hönnun gatna og aðgerðir í þágu öryggis.

Á Aðalgötunni og Silfurgötunni er líka rétt að hafa í huga að ungmenni velja iðulega að „rúnta“ þar á kvöldin og getur það haft óvænt áhrif á bæði mælingar og hegðunarmunstur.

Æskilegt væri að stunda reglubundnar greiningar á umferð í Stykkishólmi, þá sérstaklega þegar farið verður í framkvæmdir á gatnarýminu. Með því er hægt að fylgjast með áhrifum sem framkvæmdirnar hafa á umferð í göturýminu. Þá er þörf á að talningar verði gerðar að vori eða hausti, í eðlilegu veðurfari.

Tafla 3.2: Niðurstöður mælinga úr umferðagreini*

Staðsetning / Skiltaður hámarkshraði	Mæling	Fjöldi ökutækja	Meðalhraði (km/klst)	85% hraði** (km/klst)	Hlutfall yfir hámarkshraða***
Aðalgata 50 km/klst	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 35 km/klst	Alls	5.984	29	37	44%
	Til suðausturs	2.892	30	38	48%
	Til norðvesturs	3.092	28	36	40%
Silfurgata 35 km/klst	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 35 km/klst	Alls	1.701	29	33	27%
	Til suðurs	801	28	33	26%
	Til norðurs	891	29	34	28%

* Mælingar þessar voru gerðar í stuttum talningum á löngu tímabili, frá des-maí, og sem getur skekkst raunverulega niðurstöðu, ásamt þeirri niðurstöðu að talningin var gerð að miklu leyti að vetri til. Talningarnar voru gerðar í óvenjulegu árfari, þar sem lítið var um stór mannamót og ferðamenn vegna heimsfaraldrar.

**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

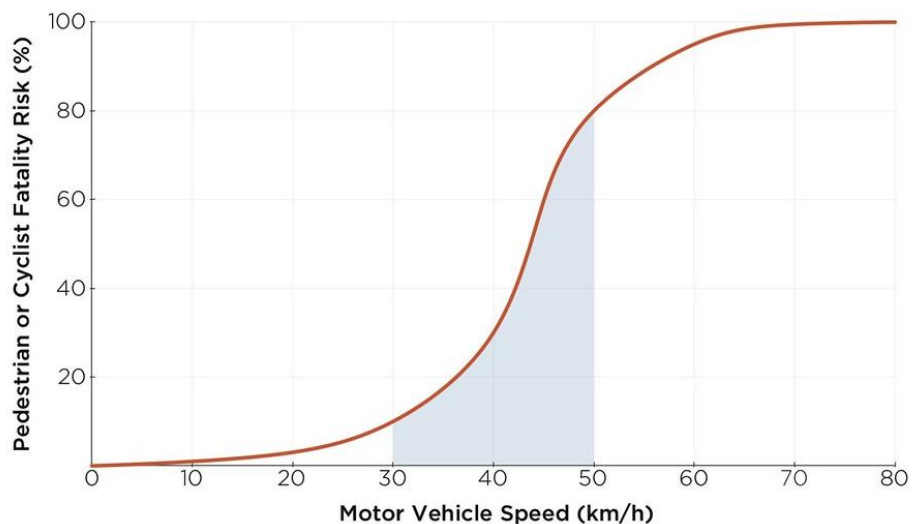
Í byrjun árs 2020 tóku gildi ný umferðarlög á Íslandi, samkvæmt þeim skal hámarkshraði ökutækja skal vera gefinn í heilum tug. Hámarkshraði í þéttbýli Stykkishólms hefur verið 35 km/klst og er því þörf á breytingum.

Sterk tengsl eru á milli umferðarhraða og líkum á alvarlegum meiðslum og banaslysum, líkt og sjá má á mynd 3.2. Á mynd 3.2 má t.d. sjá að lækkun ökuhraða í 30 km/klst, úr 35 km/klst, minnkar líkur á alvarlegum meiðslum gangandi vegfarenda um tæp 5%. Á hinn bóginn að hækka ökuhraða upp í 40 km/klst, frá 35 km/klst, hækkar líkurnar á alvarlegum meiðslum á gangandi vegfarendur um tæp 5%.

Þá ber að nefna að þegar keyrt er á 40 km/klst tekur það ökutæki um 31 metra að stöðvast en aðeins 22 metra þegar ekið er á 30 km/klst, eða tæplega þriðjungu styttra, og getur það dregið úr líkum á árekstrum. Er þá miðað við 2 sekúndna viðbragðstíma.

Lækkaður hámarkshraði mun ekki hafa teljandi áhrif á umferðarrýmð vegar, en að aka 1 km á hraðanum 30 km/klst tekur um 30 sek lengri tíma heldur en ef ekið er á hraðanum 40 km/klst.

Slow down, save lives



Lower speed limits dramatically reduce the risk of death.

Mynd 3.2 Samband árekstrarhraða og líkur á að fótgangandi eða hjólandi láti lífið (Krueger, 2012).

Því er lagt til að Stykkishólmur lækki hámarkshraða úr 35 km/klst niður í 30 km/klst á öllum vegum innanbæjar fremur en að hækka hann í 40 km/klst, þá helst vegna þess að skólabörn þvera götuna við Borgarbraut og víða eru gangstéttar mjóar. Þá er einnig einfaldara fyrir sveitarfélag af stærðargráðu Stykkishólms að hafa sameinaðan hámarkshraða í öllu þéttbýli. Samráð þarf að eiga við Vegagerðina, sem er veghaldari á Aðalgötu, um hámarkshraða sem og breytingar á henni.

Núverandi fyrirkomulag Aðalgötu er þannig að hún ber ekki mikinn umferðarhraða þar sem vegstæðið er oft á tíðum þröngt, sjónlengdir eru slæmar á köflum og bakka þarf út úr bílastæðum hina ýmsu fasteigna út í götuna t.d. við Árnasetur.

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 3.2 í átaki sínu. Þá þarf einnig að fara í endurskipulagningu gatna í Stykkishólmi, til að styðja við lækkaðan hámarkshraða, þar sem lækkaður hámarkshraði felur í sér annað og meira en einungis breytingar á umferðarskiltum.

Sérlega mikilvægt er að fara í gagngerar breytingar á Aðalgötu og Stykkishólmsvegi, frá höfninni og út að sveitarfélagsmörkum. Endurhanna ætti allan þjóðveginn í sveitarfélaginu, með það markmið að fækka tengingum, lækka umferðarhraða og þar með auka umferðaröryggi allra vegfarenda.

Þegar ekið er inn að bænum, bæði á gatnamótum Aðalgötu við Búðanesi og Tjarnarási eru dæmi þar sem hámarkshraðaskilti eru 35 km/klst, sjá mynd 3.3 og mynd 3.4.



Mynd 3.3 Umferðarskilti fyrir hámarkshraða, mynd af ja.is

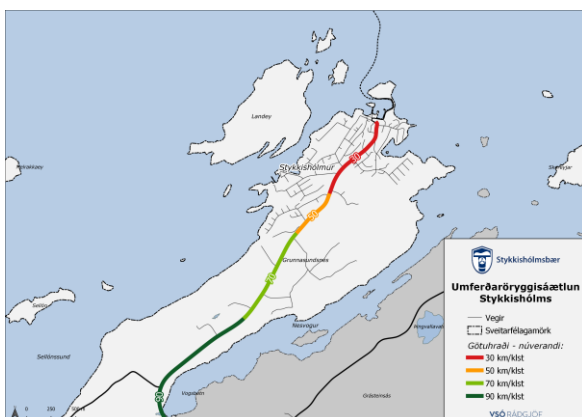


Mynd 3.4 Umferðarskilti fyrir hámarkshraða, mynd af ja.is

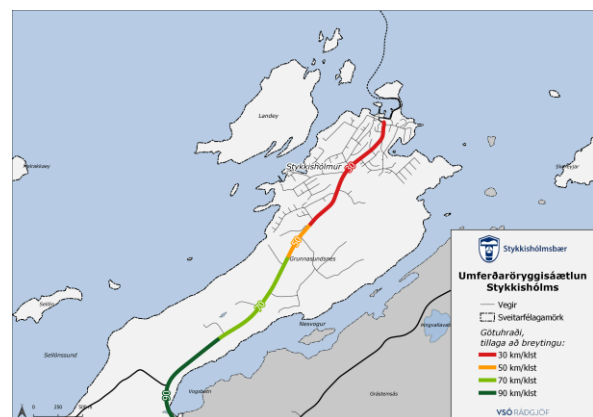
Mynd 3.5a sýnir hvernig hámarkshraði breytist eftir því sem komið er inn í bæinn. Á Stykkishólmsvegi (sem síðan breytist í Aðalgötu) er hámarkshraðinn í dag 90 km/klst að Flugvallarvegi. Eftir það er hann 70 km/klst að þéttbýlisskilti, sem staðsett er rétt sunnan við kirkjugarðinn. Hámarkshraðinn breytist síðan úr 50 km/klst í 35 km/klst til móts við Tjarnarás, sem ætti í raun að vera 30 km/klst sbr. texta hér að ofan.

Hraðamælingarskilti fyrir 70 km/klst hámarkshraða er staðsett rétt sunnan við afleggjarann að Hamraendum eða einungis um 250 metrum sunnan við þéttbýlisskiltið (50 km/klst). Hafa ber í huga að fólk gerir sér almennt ekki grein fyrir því að þéttbýlisskilti merki 50 km/klst hámarkshraða og byrjar því ekki að draga úr hraðanum fyrr en komið er að 50 km/klst skiltinu, sem er staðsett rétt eftir að komið er framhjá afleggjaranum að Fákaborg. Reynslan hefur sýnt að flestir ökumenn hægja ekki ferðina í 50 km/klst fyrr en komið er að þrengingu til móts við Búðanesveg.

Þar sem mikilvægir áfangastaðir eru bæði við Nýræktarveg (kirkjugarður, gönguleiðir, útivistarsvæði, frístundabændur o.fl.) og Arnarborgarveg (hundagerði, íbúðar- og frístundahús, gönguleiðir, útivistarsvæði o.fl.) þarf að athuga hvort vilji sé fyrir því að lækka hámarkshraðann í 50 km/klst áður en komið er að Arnarborg.



Mynd 3.5a Núverandi hámarkshraði á Aðalgötu.



Mynd 3.5b Tillaga að hámarkshraða á Aðalgötu.

Eins og fram kemur í umferðargreiningunni í kafla 3.3.1 þá aka margir of hratt þrátt fyrir að meðalhraðinn sé innan marka. Leikskólinn í bænum hefur kvartað yfir því að hvorki þrenging með gangbraut á Aðalgötu við Búðanesveg né hraðvari (stafrænt skilti sem mælir hraða) framan við gatnamót við Hamraenda hafi dregið nægilega úr hraðakstri og

kallað eftir frekari hraðatakmarkandi aðgerðum. Einnig er fjallað um þessa tilteknu gangbraut í kafla 3.5.

Ekki er talið raunhæft að lækka hámarkshraða í 30 km/klst við Búðarnesveg fyrr en hafist verður handa við uppbyggingu nýs hverfis við Vatnsás og/eða að komið verði fyrir hringtorgi á þjóðveginum sunnan við kirkjugarðinn og farið í þéttar hraðatakmarkandi aðgerðir samfara því. Hringtorg við aðkomu að Stykkishólmi myndi hafa í för með sér stóraukið öryggi fyrir virka vegfarendur á leið til og frá Leikskóla Stykkishólms sem er staðsettur í Búðarnesi. Við framkvæmdir tengt hringtorgi gæti m.a. tengingum inn á Aðalgötu verið fækkað með því að tengja Fákaborgir (hestúsahverfið) inn á Búðarnesveg ásamt framtíðar aðkomuvegi að Vatnsásshverfis. Myndi hámarkshraði á Aðalgötu vera líkt og sjá má á mynd 3.5b.

Eins og staðan er í dag er fátt í umhverfinu sem gefur til kynna að hámarkshraði breytist í 30 km/klst við Tjarnarás og því mikilvægt að fara í þéttar hraðatakmarkandi aðgerðir sem fyrst.

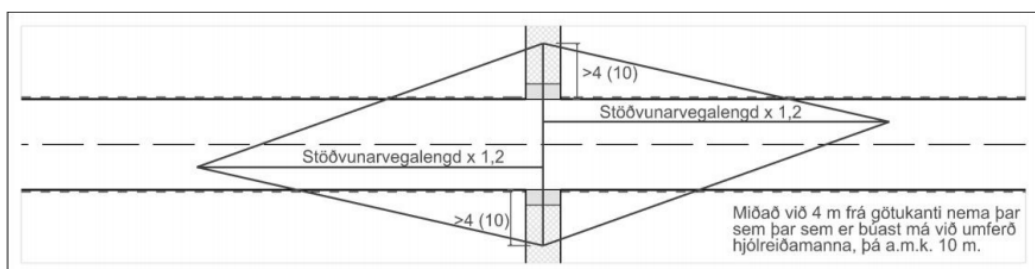
3.3.3 Sjónlengdir

Götur í bænum eru alla jafna nokkuð breiðar og með gangstéttar beggja vegna. Sjónlengdir og víddir eru þar af leiðandi almennt nokkuð góðar þó finna megi staði þar sem úrbóta er þörf t.d. vegna gróðurs. Dæmi um slíkt er að finna við gatnamót Aðalgötu-Silfurgötu, Silfurgötu-Árnatún, Silfurgötu-Hafnargötu og Aðalgötu-Búðarnesveg. Frá því að úttekt var gerð vegna þessarar skýrslu hefur verið unnið áttak í að klippa gróður á þessum stöðum en mikilvægt er að reglubundnar viðhaldsáætlanir taki til slíkra verka.

Annað dæmi um skerta sjónlengd og/eða -vídd er vegna hæðarmunar lóða t.d. á horni Silfurgötu og Hafnargötu en þar væri t.d. mögulegt að koma fyrir umferðarspegli. Þá er á gatnamótum Árnatúns og Silfurgötu blindhorn vegna gróðurs á einkalóð. Mynd 3.6 sýnir reikniformúlu fyrir sjónlengdir við göngupveranir (stöðvunarlengd x 1,2 m). Ef bíl er t.d. ekið á 30 km hraða þá er sjónlengdin 26,5 m (stöðvunarvegalegðin 22 metrar x 1,2). Innan sjónlengdarsvæðis skal hæð gróðurs eða annarra sjónrænna hindrana ekki vera meiri en 0,5 m.

Stöðvunarvegalegðin fyrir 40 km hraða er 31 metri og væri því sjónlengdin 37,2 metrar ef ákveðið væri að hækka hraðann í stað þess að lækka hann, sé miðað við 2 sekúndna viðbragðstíma í báðum tilvikum.

Mælt er með því að bærinn geri sérstaka úttekt á sjónrænum hindrunum við þveranir og hvetji til þess að gróður sé klipptur til þess að halda sjónlínnum opnum og til að umferðarskilti sjáist vel. Sjónlengdir skulu miðast við að það sjáist 4 metra inn á göngustíg sem er eingöngu fyrir gangandi, en 10 metra ef gera má ráð fyrir hjólandi umferð á stígnum.



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

3.3.4 Hraðatakmarkandi aðgerðir

Þegar beita á hraðatakmarkandi aðgerðum skal leitast við að:

- Taka fyrir svæði frekar en staka 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 en vegna umferðar strætisvagna og þungrar 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 í töflu 3.3 er æskilegt að hraðatakmarkandi aðgerðum verði komið fyrir með um 75 m millibili við 30 km götur.

Tafla 3.3: Fjarlægðir milli hraðatakmarkandi aðgerða á götum með mismunandi hámarks hraða

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 þrengja á akstursflöt götu er t.d. hægt að afmarka samhliða bílastæði 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 færanlegar umferðareyjur eins og þær sem sýndar eru á mynd 3.7. Slíkar eyjur má ýmist nota sem miðeyju í götu, með eða án gangbrautar, eða beggja vegna götunnar. Þannig má þrengja akstursflötinn og draga úr umferðarhraða.

Einnig má þrengja götur með svokölluðum "eyrum" eins og sjá má á mynd 3.8. en þar er einnig komið fyrir miðeyju milli akreina. Á Aðalgötu ættu þær að vera staðsettar á stöðum þar sem gatan er oft þveruð af gangandi vegfarendum.



Mynd 3.7 Sóley, umferðareyjur.
Mynd frá islandshus.is

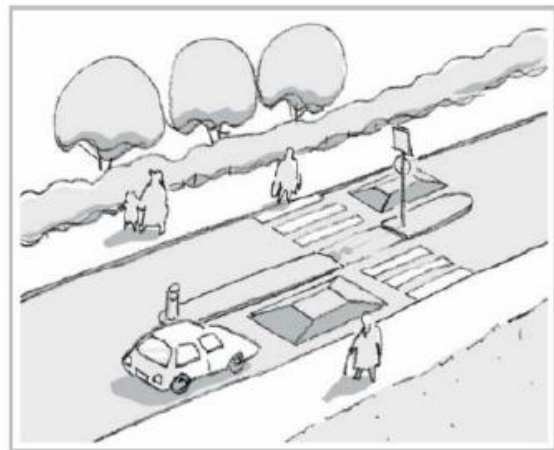


Mynd 3.8 Þrengingar á Langholsvegi í Reykjavík.

Á mynd 3.9 til og með mynd 3.14 má sjá ýmsar útfærslur af hraðatakmarkandi aðgerðum. Myndirnar koma allar frá skjalinu *Hraðatakmarkandi aðgerðir* sem verkfræðistofan Línuhönnun gerði fyrir Vegagerðina.



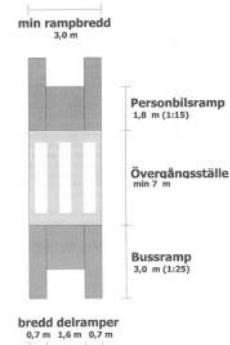
Mynd 3.9 Hin klassíska hraðahindrun.



Mynd 3.10 Teikning af „Kodda“ hraðahindrun beggja vegna göngubverunar.



Mynd 3.11 Svokölluð H-Hraðahindrun eykur halla lengri bíla og auðveldar þar með akstur stórra ökutækja.



Mynd 3.12 Skýringarmynd af H-Hraðahindrun



Mynd 3.13 Hliðrun í íbúðagötu í Reykjavík



Mynd 3.14 Hraðaáminningarskilti



Mynd 3.15 Erlendis er oft notast við hellulagða miðlínu og bílastæði sem eru meira „jinnrömmuð“



Mynd 3.16 Hringtorg af öllum stærðum eru dæmi um hraðatakmarkandi aðgerðir



Mynd 3.17 Miðeyjar og þrængingar notaðar saman við biðstöð almenningsgangna í Reykjavík



Mynd 3.18 Buldurspölur eru upphækkaðar línur sem liggja þvert á akstursstefnu. Þær hafa sjónræn, hljóðræn og titrandi áhrif á ökumenn.

3.3.5 Umferðarmerki

Í Stykkishólmi eru víða umferðarmerki sem standast ekki kröfur. Sem dæmi, skulu umferðarmerki vegna gangbrauta (D02.11) vera staðsett beggja vegna götu en ekki öðru megin eins og finna má dæmi um í bænum. Einnig vantar víða málaðar yfirborðsmerkingar á götu við biðskyldumerki (A06.11) og stöðvunarskyldumerki (B19.11). Einnig eru dæmi um að skilti með heiti gatna (t.d. Ásklif) séu ýmist blá eða hvít (t.d. Tjarnarás),

sem getur verið villandi, og að götur séu rangt nefndar á skiltum s.s. Þvergata í stað Þvervegs.

Sum skilti í bænum eru komin til ára sinna og glitmálning uppfyllir ekki kröfur. Slíkum skiltum þarf að skipta út. Mikilvægt er að yfirfara öll umferðarskilti í bænum sem fyrst og athuga hvort gátstaurar og yfirborðsmerkingar séu í lagi og í samræmi hvert við annað.

Þar sem ekið er inn á iðnaðarsvæðið við Nesveg væri æskilegt að koma fyrir skilti sem varar við hættu vegna umferðar vinnutækja. Þá væri einnig æskilegt að setja upp skilti sem varar við börnum á leik í Ægisgötu.

3.3.6 *Aðkoman í Stykkishólm*

Til þess að skerpa á upplifuninni við að komið sé inn í þéttbýlið og að hægja þurfi hraða, hefur bæjarstjórnin óskað eftir því við Vegagerðina að fá hringtorg við Búðanesveg. Vegagerðin telur hinsvegar nýtt hringtorg á þessum stað sé ekki raunhæft á næstu árum og að hringtorg á þessum stað þurfi að fara á samgönguáætlun. Telur fulltrúi Vegagerðarinnar líklegra að vilji sé fyrir því að laga gatnamótin og setja upp þéttbýlishlið, líkt og sjá má á mynd 3.19, en sú hugmynd fellur ekki að hugmyndum bæjarstjórnar og íbúa bæjarins. Þess í stað stendur til að koma fyrir e.k. hlöðnu bæjarmerki (bæjarhliði) á þekku því sem er í Grindarvík, sjá mynd 3.20. Slíku bæjarmerki væri t.d. hægt að koma fyrir hægra megin Stykkishólmsvegar sunnan við Nýræktarveg og kirkjugarð sjá mynd mynd 3.21. Við val á nákvæmri staðsetningu hlaðins bæjarmerkis, þarf að tryggja að það falli ekki fyrir innan veghelgunarsvæði Vegagerðarinnar.



Mynd 3.19 Þéttbýlishlið í Þjóðgarði.



Mynd 3.20 Hlaðið bæjarmerki þegar ekið er að Grindarvík. Heimild Ferlir.is



Mynd 3.21 Tillaga að staðsetningu bæjarmerkis Stykkishólms, mynd tekin af ja.is

3.3.7 *Silfurgata*

Kvartanir hafa borist frá íbúum við Silfurgötu vegna umferðar þungra bíla eftir götunni, sem er íbúagata. Mælast þeir til þess við bæjaryfirvöld að umferð þungra bíla verði frekar beint eftir Aðalgötu og Hafnargötu og síðan norðan megin inn á Silfurgötu og þaðan inn á Reitarveg. Auk umferðar og hávaða eru líka óþægindi sem stafa af því að gatan er byggð



á mýri og hristast því hús og innanstokksmunir þegar þungum bílum er ekið eftir götunni. Íbúar hafa meðal annars sett fram eftirfarandi hugmyndir að lausnum:

1. Banna umferð þungra bíla á Silfurgötu, setja upp skilti og hraðatakmarkandi aðgerðir.
2. Banna hægri beygju inn á Silfurgötu af Reitarvegi og leiða frekar umferð eftir Hafnargötu og Aðalgötu.
3. Leggja veg frá gatnamótum Silfurgötu/Lágholti yfir á Reitarveg, líkt og lagt var til í aðalskipulagi 1985. Hafa ber þó í huga að þá þyrfti að fjarlægja hús að Silfurgötu 42. Þrátt fyrir að þessi leið yrði farin myndi samt vera þörf á hraðatakmarkandi aðgerðum í Silfurgötu.
4. Flytja atvinnustarfsemina út fyrir byggðina og þar með umferð þungra bíla. Þrátt fyrir að þessi leið yrði farin myndi samt vera þörf á hraðatakmarkandi aðgerðum.

Talið er heppilegast að byrja á fyrsta valkostinum þar sem hann er talinn ódýrastur af þessum fjórum kostum og vinni bæði gegn umferð þungra bíla og lækki ökuhraða eftir Silfurgötu. Til að byrja með væri hægt að setja tvær þrengingar með "umferðareyrum" sem þrengja götuna í eina akrein, með í heildina fjórum eyrum. Mælt er með að staðsetja fyrri umferðareyrun á milli Silfurgötu 35 og Silfurgötu 36 og þá seinni milli Silfurgötu 21 og Silfurgötu 26. Þá eru um 130 metrar á milli þessara tveggja þrenginga, 50 metrar í gatnamót Lágholts og 100 metrar að gatnamótum Reitarvegar. Þá þarf að setja upp skilti sem banna innkeyrslu þungra bifreiða við gatnamót Silfurgötu / Reitarvegs sem og á gatnamót Silfurgötu / Aðalgötu, auk þar sem hægt er að beygja af Nesvegi inn á Lágholt. Jafnframt þarf að skoða akstursferla á gatnamótum Silfurgötu og Reitarvegs og líklega þrengja beygjuradíus í gatnamótum Silfurgötu og Reitarvegs.

3.3.8 Tjarnarás

Íbúar við Tjarnarás hafa kvartað yfir umferðarpunga og umferðarhraða eftir götunni en auk íbúa við götuna aka íbúar við Hjallatanga gjarnan eftir götunni sem og foreldrar á leið með börn til og frá leikskólanum. Lagðir hafa verið fram undirskriftarlistar þar sem þess er óskað að vestari enda Tjarnaráss verði lokað fyrir umferð. Ekki eru þó allir íbúar við götuna á sama máli. Mælingar VSÓ sýna að 85% ökumanna aka undir 33 km/klst. Nokkur einfalt getur reynst að prófa slíkar aðgerðir áður en endanleg ákvörðun er tekin t.d. með því að koma fyrir þrengingum s.s. færanlegum eyjum eða loka götunni með t.d. gervigrasi, bekkjum, borðum, björgum eða öðrum tálum. Bærinn hefur eftir ábendingar íbúa sett hraðahindrun í vestari enda Tjarnaráss.

Við vestari enda Búðarnes er grjót sem stöðva á umferð frá Ásklifi niður á Búðanesveg en er ekki nógu þétt og því komast bílar þar framhjá. Þar er einnig töluverð vespuumferð. Koma þarf í veg fyrir að bílar komist í gegn og hægja niður hraða vespnanna með því að bæta við grjóti eða koma fyrir pollum.

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, m.a. hreyfihamlaðra, 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. Einnig kemur fyrir að þær hreinlega vantar eða þær enda skyndilega.

Í leiðbeiningum Vegagerðarinnar er 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 og/eða umferðareyrum.



Gangbrautir í sveitarfélaginu eru flestar á Aðalgötu, til að mynda eru fimm gangbrautir á um 210 metra kafla, frá Árnasetri að Harbour Hostel (Hafnargötu 4). Aftur á móti eru engar gangbrautir á mörgum öðrum götum. Mælt er með því að gerð verði ferðavenjukönnun meðal íbúa til þess að kortleggja helstu gönguleiðir í bænum og hvar íbúar þvera götur. Sérstaklega er mikilvægt að huga að ferðavenjum barna til og frá skóla, leik- og íþróttasvæðum og öðrum vinsælum stöðum. Einnig er mikilvægt að skoða vel aðkomuleiðir að verslun og þjónustu og vinsælum útivistarsvæðum.

Jafnframt er mikilvægt að huga að helstu gönguleiðum eldri borgara (við dvalarheimili, hjúkrunarheimili og 60+ húsnæði, sambýli fatlaðra o.fl.) og mætti gera sérstaka könnun til þess að kortleggja þær og þörf á úrbótum.

Gera þarf sérstaka úttekt á gæðum götulýsingar (ljósabúnaði og lýsingarhönnun), sérstaklega á Aðalgötu og Borgarbraut. Setja þarf öryggi gangandi vegfarenda í forgang.

Meðal staðsetninga sem íbúar hafa óskað eftir að sett verði gangbraut er yfir Aðalgötu að pósthúsinu. Að lámarki þarf að bæta lýsingu á eftirfarandi gangbrautum, en ekki er þó um tæmandi lista að ræða.

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

Stykkishólmsbær er að vinna að allsherjar úttekt á gæðum gönguleiða og verið er að útbúa sérstakt matsblað sem starfsmenn bæjarins munu styðjast við. Þegar þessum gögnum hefur verið safnað og þarfir metnar verður aðgerðum eftir svæðum forgangsraðað. Vonir standa til að þetta muni draga úr bútasæmi viðgerða.

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. Frá leikskólanum í Stykkishólmi hefur verið kallað eftir aðgerðum og samtímis kvartað yfir að hraðatakmarkandi aðgerðir sem ráðist hefur verið í hafi ekki haft tilætluð áhrif, þ.e. miðeyja og skilti á gangbraut yfir Aðalgötu við Búðarnesveg, sjá mynd 3.22. Bæta þarf yfirborðsmerkingar og lýsingu á gangbrautinni, t.d. með lágum ljósastaurum fyrir gangbrautir, hafa hvíta lýsingu yfir gangbraut og bæta við viðvörðunarskilti (A11.22) um að gangbraut sé fram undan ásamt undirmerki (J01.11). Á undirmerki (J01.11) ætti að upplýsa 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 3.22 Gangbraut yfir Aðalgötu við Búðarnesveg. Mynd tekin af Sumarliða Ásgeirssyni.

Gangbraut yfir Aðalgötu við Bónus er mikilvægur hlekkur í gönguleið grunnskólabarna, sú gangbraut er óupplýst og mikilvægt að bæta þar úr, sjá mynd 3.23. Þegar skólabörn hafa þverað Aðalgötu hafa þau tvo valmöguleika til að ganga að grunnskólanum.

Sá fyrri er að þvera Borgarbraut strax á gangbraut, sem er óupplýst og nokkuð löng, ganga síðan meðfram Borgarbraut og þvera tvær innkeyrslur að íþróttasvæðinu. Seinni valkosturinn er að ganga áfram yfir tvær innkeyrslur að Bónus, þar af er önnur þeirra mjög breið, yfir á gangstétt sem er merkt með málningu á veginn, sjá mynd 3.24. Síðan þurfa þau að þvera Laufásveg og að endingu þvera Borgarbraut á óupplýstri gangbraut sem er án gangbrautarskilta, sjá mynd 3.25a. Eldri myndir af ja.is sýna að skilti voru a.m.k. fyrir 7 árum við gangbrautina, sjá mynd 3.25b.

Lagt er til að gangbraut á Borgarbraut við skóla verði bætt og passað að þverunarlengd hennar verði einnig styttr, mögulega mætti setja þrengingu í eina akrein. Þannig þurfa börn að þvera styttri vegalengd og aðeins eina akstursstefnu, sem myndi auka umferðaröryggi. Jafnframt þarf að ákveða hvoru megin á Borgarbraut eigi að ganga milli Aðalgötu og skólans og byggja öruggar leiðir og þveranir sem draga úr slyshættu. Mælt er með að endurbæta gönguleiðir sunnan megin við Borgarbraut, þar sem umhverfið við Bónus er flókið og mikil umferð ökutækja á leið inn og út af bílplani verslunarinnar.

Þegar ákveðið hefur verið hvor leiðin talin æskilegri fyrir umferð barna á leið í skóla og tómstundir, er æskilegt væri að setja upp snjalllausnir í gangbrautir á þeim leiðum skólabarna.

Við allar þessar gangbrautir þarf að yfirfara yfirborðsmerkingar árlega.



Mynd 3.23 Gangbrautir við gatnamót Aðalgötu og Borgarbrautar. Mynd tekin af Sumarliða Ásgeirssyni.



Mynd 3.24 Gangstétt máluð á Borgarbraut. Mynd tekin af Sumarliða Ásgeirssyni.



Mynd 3.25a Vönton á gangbraut yfir Borgarbraut við Grunnskóla. Mynd tekin af Sumarliða Ásgeirssyni.



Mynd 3.25b Eldri mynd af gangbraut yfir Borgarbraut við Grunnskóla. Mynd tekin af ja.is.

3.6 Hafnarsvæði Stykkishólms

Uppbygging og viðhald á hafnarsvæði Stykkishólms hefur verið ábótavant og leynast þar ýmsar hættur. Sem dæmi mætti nefna hættu sem skapast þegar berg hrynur úr klettum Súgandiseyjar á gangstétt framan við eyjuna. Einnig mætti nefna gríðarlega hættu þegar gengið er meðfram sjónum við Baldursbryggju en þar er hvorki gangstétt né kantur. Almennt séð skapast hætta þar sem fyllingu undir gangstéttar meðfram sjónum er ábótavant og ágangur sjávar hefur grafið undan stéttunum.

Þar sem hafnarsvæðið er eitt af mikilvægari svæðum í bænum fyrir gangandi vegfarendur en jafnframt svæði með mikill umferð er mjög mikilvægt að tryggja öryggi gangandi vegfarenda. Vegna hruns úr Súgandisey, hefur hafnarvörður óskað eftir því að gönguleið meðfram Súgandisey verði lokað og hún flutt sjávarmegin. Hefur bærinn brugðist við þeirri beiðni og hafið hönnun á nýjum bryggjustíg meðfram Baldursbryggju.

Í hugmyndavinnunni verður einnig hugað að þverunum yfir Súgandiseyjargötu. Auk þess að vera mikilvæg göngutenging verður einnig hugað sérstaklega að því að gera bryggjustíginn aðlaðandi þannig að gangandi vegfarendur velji þá leið fremur en ganga meðfram Súgandisey. Síðastliðið sumar, sumarið 2021, var gert átak í viðhaldi götulýsingar og götumálun m.a. til stýringarumferðarflæðis og afmörkunar bílastæða.

Sé ekki farið varlega skapast hættu þegar ekið er norður Silfurgötu inn á Hafnargötu, þar sem þar er þverhnipt niður í sjó og vegrið eða annarskonar hindrun, s.s. hlaðinn vegg, vantar. Búið er að koma fyrir grjóthnullungum á bílplani við viktarskúr, sbr. mynd 3.26, og þó þeir geri vissulega gagn þarf meira til ef hindra á alvarlegt slys." Samkvæmt hafnarverði hefur grjótið verið aukið á þessum stað en athuga þyrfti nánar hvort ráðast skuli í frekari framkvæmdir. Hér gæti vegrið hentað en þar sem er um útsýnisstað er að ræða mætti reyna að leita annarra lausna.



Mynd 3.26 Aðkoman á bílplani við Súgandiseyjargötu 6.

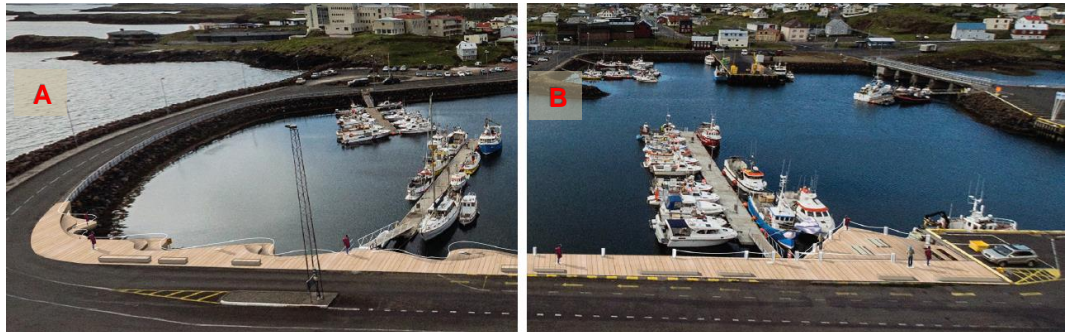
Á athafnasvæði Baldurs, sjá mynd 3.27, er frágangi árekstrakubba ábótavant og þarfnast það bráðra úrbóta. Hafnarvörður hefur margsinnis bent á hættuástand á þessu svæði og bent Vegagerðinni á nauðsyn þess að bregðast þurfi skjótt við. Ekki einungis séu árekstrarkubbarnir of lágir, heldur hafi viðhaldi vegarins valdið því að vegurinn hefur hækkað og farið að halla að árekstrarkubbunum, þó engin breyting hafi orðið á kubbunum sjálfum. Þetta getur valdið vandamálum þegar snjór safnast við kubbanna og sem útbýr þar með „ramp“ út í sjó. Að lágmarki þarf því að hækka árekstrarkubbana þannig þeir uppfylli öryggisstaðla. Betra væri þó að byggja upp gangstétt á þessu svæði og samhliða því öruggt handrið. Einnig þarf að huga að umferðaröryggi á Hafskipsbryggju (sem byggð er ofan á "Stykkinu") en þar eru rútubílastæði og því mikil umferð gangandi vegfarenda.

Hægra megin á myndinni má sjá að árekstrarkubbarnir eru útbúnir úr tveimur liggjandi tréstaumum og þegar lengra er komið tekur steiptur kantsteinn við. Þarna eru engin handrið eða aðrar varnir. Bílum sem aka frá Baldri er bent á að fylgja máluðum gulum örvum sem staðsettar eru nær sjónum. Hafa þarf í huga að margir farþegar Baldurs eru erlendir ferðamenn og því mikilvægt að haga merkingum samkvæmt því. Sömu sögu er að segja um stærsta hluta Súgandiseyjargötu en það eina sem hindrar að fólk keyri út í sjó er lítill kantsteinn og/eða mjó gangstétt, sem veldur óþarfa hættu og þarf að laga.



Mynd 3.27 Aðkoma við höfnina á Stykkishólmi.

Til stendur að betrubæta aðkomu að höfninni, gera hana líflegri, bæta aðgengi að smábátahöfnum og færa akandi umferð fjær hafnarkantinum líkt og sjá má á mynd 3.28. Munu þessar framkvæmdir auka umferðaröryggi á svæðinu, en tryggja þarf við endanlega útfærslu að ekki verði til nýjar hættur.



Mynd 3.28 Fyrirhugaðar breytingar á hafnarsvæði Stykkishólms. Ekki hefur verið tekin ákvörðun um nákvæma hönnun framkvæmdar. Myndir koma frá Stykkishólmsbæ.

Annað hættusvæði fyrir ökumenn stærri ökutækja og aðra vegfarendur er óvarinn stallur aftan við frystihúsið sjá mynd 3.29. Á þessum stað þyrfti a.m.k. að koma fyrir varúðarskilti en helst góðri vörn af einhverju tagi s.s. vegriði eða vegg.



Mynd 3.29 Aðkoma að frystihússins við höfnina á Stykkishólmi.



3.7 Gagnlegar leiðbeiningar

Þegar gera á breytingar á umferðarmannvirkjum getur verið gott að nýta eftirfarandi leiðbeiningar:

- *Gönguþveranir – leiðbeiningar.* Þar er hægt að finna greinargóðar upplýsingar um hvers konar gönguþverun skal velja m.t.t. aðstæðna, eins og fjölda gangandi vegfarenda sem þvera götuna, umferðarmagns og umferðarhraða. Einnig er lögð áhersla á að halda umferðarhraða niðri og sýndar kröfur um sjónlengdir. Ekki er gott að hafa of stutt á milli gönguþverana og vegalengdin sem gangandi vegfarandi 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 sjónlengdir og rýmisþarfir gangandi og hjólandi vegfarenda.
- *Þjóðvegir í þéttbýli – leiðbeiningar.* Þar koma meðal annars fram upplýsingar um samband milli umferðarhraða og æskilegrar fjarlægðar milli hraðatakmarkandi aðgerða. Einnig um og umferðarhraða við ákeyrslu óvarinna vegfarenda og líkur á banaslysi.
- *Hraðatakmarkandi aðgerðir.* Þar er fjallað um útfærslur á hraðatakmarkandi aðgerðum og t.d. fjallað um láréttar frekar en lóðréttar hraðatakmarkandi 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 aðalskipulagi. Í eftirfarandi kafla verður farið yfir markmið og stefnur í gildandi markmið og stefnur á landsvísu og í aðalskipulagi Stykkishólms. Þessi markmið, ásamt 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 málaflökki 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 alvarlegra slysa. Einnig er áhersla lögð á að nýir og gamlir hjólastígar munu sæta umferðaröryggisúttekt.

Yfirmarkmið umferðaröryggisáætlunar eru eftirfarandi (Stjórnarráð Íslands, 2019):

- *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 (Stjórnarráð Íslands, 2019):

- *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%.*

Undirmarkmiðin eru reiknuð á sambærilegan hátt og yfirmarkmið 2, þ.e. grunnildin eru meðaltal árána 2013-2017, markmið fyrir árið 2020 er 14,26% undir grunnildinu og markmið hvers árs eftir það 5% undir markmiði ársins á undan. Undantekning frá þessu eru undirmælikvarðar a og b þar sem fækkunin skal vera línuleg og enda í 0 árið 2034. (Stjórnarráð Íslands, 2019).

Í umferðaröryggisáætlun er lögð er áhersla 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 fyrir erlendra ökumenn.

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 auka hagkvæmni í nýtingu þess, með því að nýta eyður í byggðinni og byggja þéttar. Við breytingar verði leitast við að halda samræmi milli bygginga, götu og götumynda. Þar að auki er er lögð áhersla á að tengja saman ólíka hluta bæjarins með göngu- og hjólréiðarstígum.

Við gerð nýs aðalskipulags Stykkishólms ætti að taka mið af umferðaröryggisáætlun þessari þegar um ræðir þætti er snúa að umferð og gatnakerfi bæjarins.

4.3 Stefna og markmið umferðaröryggisáætlunar Stykkishólms 2021 – 2025

Í forgangi verður öryggi gangandi verkfarenda innan bæjarfélagsins alls. Staðfestur er grunnur um hraðakstur bæði á þjóðveginum þegar komið er inn í þéttbýlið og á íbúðargötum og nauðsyn að bregðast við því. Slys með meiðslum eru ekki mörg á tímabilinu en vonast er til að fækka þeim enn frekar.

4.3.1 Aðalmarkmið

Mikilvægt er að setja raunhæf og mælanleg markmið, svo hægt sé að bera saman umferðaröryggi fyrir og eftir öryggisaðgerðir.

- Fækka slysum, sérstaklega með alvarlegum meiðslum.
- Draga úr hraðakstri 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 gönguleiðir 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 því að skoða tölfræði umferðarslysa í kjölfar aðgerða, með könnunum um ferðavenjur og öryggistilfinningu íbúa ásamt því að óska eftir úttekt Samgöngustofu um öryggi leikskólabarna við leikskóla. Þá hefur bærinn í hyggju að vinna ferðavenjukönnun fyrir grunnskólubörn.



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.

Aðgerð	Verkefnislýsing	Umfjöllun í kafla	Kostnaðaráætlun (í þús. króna)
1	Innleiðing á nýjum hraðatakörkunum á Aðalgötu og í öllum bænum: Kostnaður pr. skilti Kostnaður pr. þrenging	3.3.2	60-70 600
2	Samstillt átak í að benda öikumönnum á réttan hámarkshraða á vegum.	3.3.2	Verður ekki metið hér
3	Endurbætur á gangbraut við Borgarbraut.	3.5	2.500
4	Endurskipulagning aðkomu í Stykkishólm.	3.3.6	17.000-70.000*
5	Öryggisaðgerðir á Stykkishólmshöfn.	3.6	14.750-17.550**
6	Endurnýjun og uppsetning skilta: Kostnaður pr. skilti.	3.3.5	60-70
7	Vegrið við horn Silfurgötu/Hafnargötu sem varnar gegn fallhættu út í sjó.	3.6	1.000
8	Bæta lýsingar við gangbrautir m.a. við Aðalgötu og Borgarbraut: Kostnaður pr. ljósastaur:	3.4	350
9	Gönguleið á Borgarbraut milli Aðalgötu og skóla.	3.4	300-400 + lýsing
10	Úttekt á notkun öryggisbúnaðar leikskólabarna í Stykkishólmi árið 2021.	3.2	-
11	Banna þungaumferð um Silfurgötu, skilti og samráð, auk hraðatakmarkandi aðgerðir.	3.3.7	800-1.200***
12	Prufu hraðatakmarkandi aðgerðir í Tjarnarási.	3.3.8	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 bæjarskjöldur	15.000-20.000

* Gert er ráð fyrir að annaðhvort verði farið í framkvæmdir á hringtorgi eða þéttbýlishliði

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
Leggja nýja gangbraut sjávarmegin á Súgindiseyju hellulögð ásamt steiptum kanti, frá götu.	3.500-5.000
Vegrið við vigtarskúr.	2.200
Auka lýsingu, pr. ljósastaur.	350



6 Niðurstöður

Slysagreining leiddi í ljós að fá tilvik urðu í Stykkishólmsbæ á árunum 2010-2019, sem gefur til kynna að umferðaröryggi í Stykkishólmi sé frekar gott. Engu að síður er eitt slys einu of margt og mikilvægt að huga vel að umferðaröryggi til þess að ná tíðni slysa niður. 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 sérstaklega við Silfurgötu, Aðalgötu og Borgarbraut og setja þarf öryggismál við þessar götur 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 að skóla, leik- og íþróttasvæðum og öðrum stöðum eða svæðum sem börn sækja á. Auk þess er mikilvægt að ná ökuhraða niður og taka fyrir svæði frekar en staði þegar unnið er með hraðatakmarkandi aðgerðir.

Taka þarf tillit til umferðaröryggisáætlunar við gerð fjárhagsáætlunar sveitarfélagsins og uppfæra umferðaráætlunina á a.m.k. fjögurra ára fresti. Það þýðir að kalla þarf samráðshópinn saman á tveggja ára fresti til þess að meta árangur (mælanleg markmið), taka saman yfirlit yfir ný verkefni og taka ákvarðanir um nýjar mælingar og aðgerðir.

Umferðaröryggisáætlunin verður aðgengileg á heimasíðu sveitarfélagsins á slóðinni <https://stykkisholmur.is/is/thjonusta/umhverfi/umferdaroryggi> en auk þess geta íbúar og aðrir komið ábendingum varðandi umferðaröryggi á framfæri á sömu slóð.



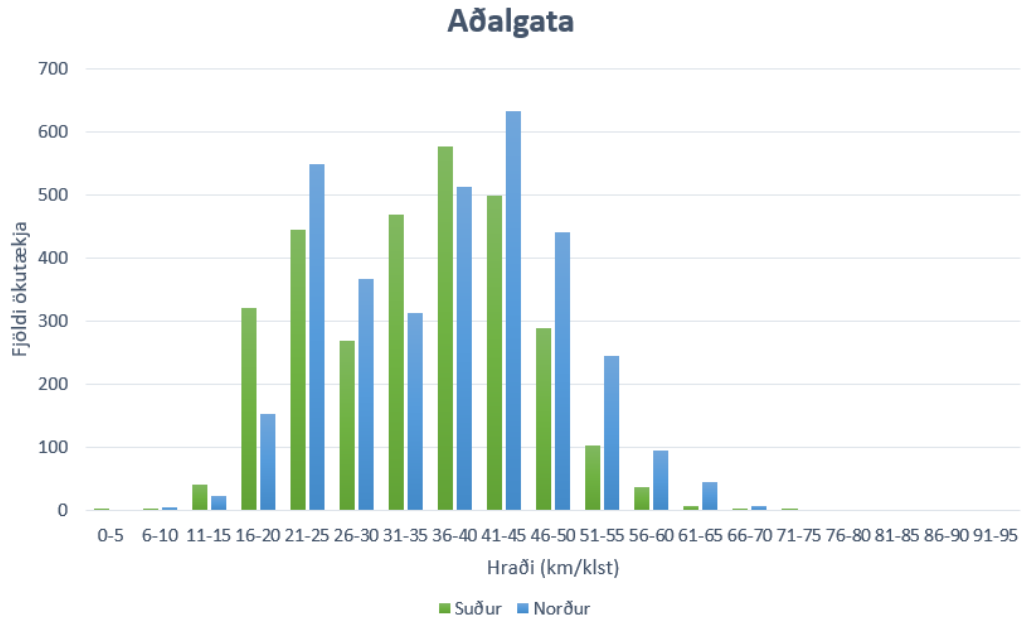
7 Heimildir

- Alþingi. (2021). *Umferðarlög 2019 nr. 77 25. Júní*
- Efla, Mannvit, Vegagerðin og Reykjavíkurborg. (2014). *Gönguþveranir – Leiðbeiningar*
- Ferlir. (2009). GRINDAVÍKURBORGARHLIÐIÐ, sótt af <https://ferlir.is/grindavikurborgarhlidid/> þann 09.02.2022
- 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*
- Paul, Kruegerþ (2012). *C12 - Speed Impact on Fatality Rates*, sótt af <https://www.flickr.com/photos/pwkrueger/8161892252>
- 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*
- Stykkishólmur. (n.d.). *Tillögur að bættri aðstöðu við Súgindisey, vinnslugögn & tillögur til umræðu.*
- Vegagerðin. (2012). *Hraðatakmarkanir við þjóðgarðinn á Þingvöllum*
- Vegagerðin. (nd). *Umferðarmerki – Aðalsíða*
- Vegagerðin. (nd). *Umferð og slysatíðni*
- Vegagerðin og sveitarfélög höfuðborgarsvæðisins. (2019). *Hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólréiðar*

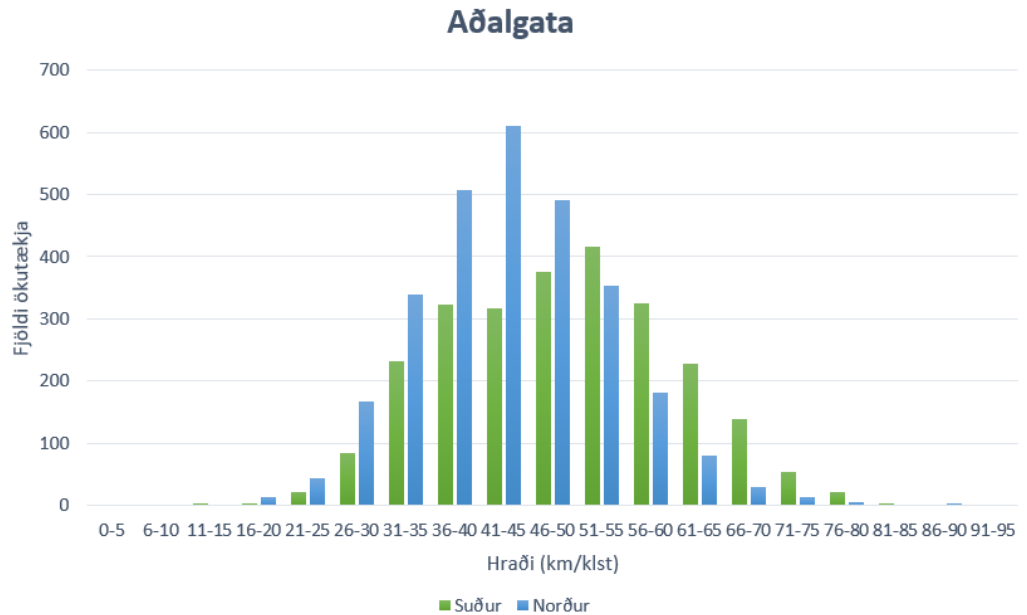
Forsíðumynd er frá Sumarliða Ásgeirssyni.

8 Viðauki

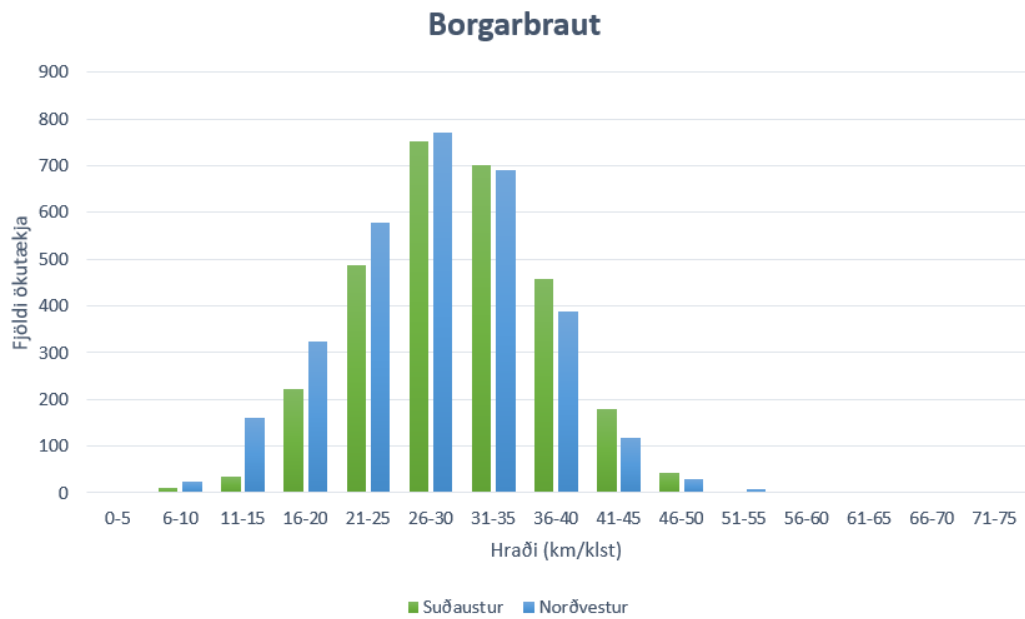
8.1 Viðauki 1: Niðurstöður úr umferðargreiningum.



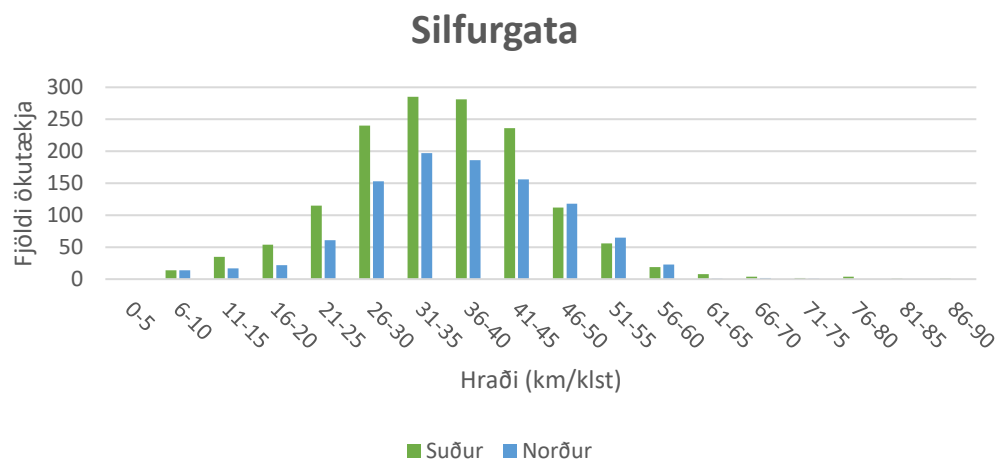
Mynd 8.1 Dreifing umferðarhraða eftir akstursstefnum á Aðalgötu, fyrri mæling í desember 2019.



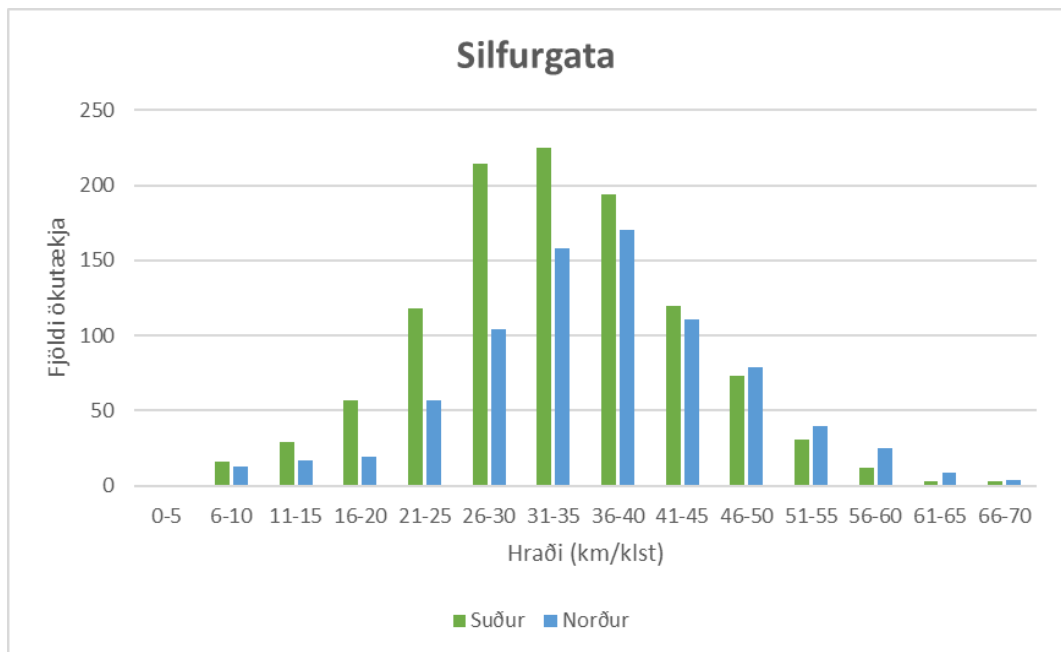
Mynd 8.2 Dreifing umferðarhraða eftir akstursstefnum á Aðalgötu, seinni mæling í janúar/febrúar 2020.



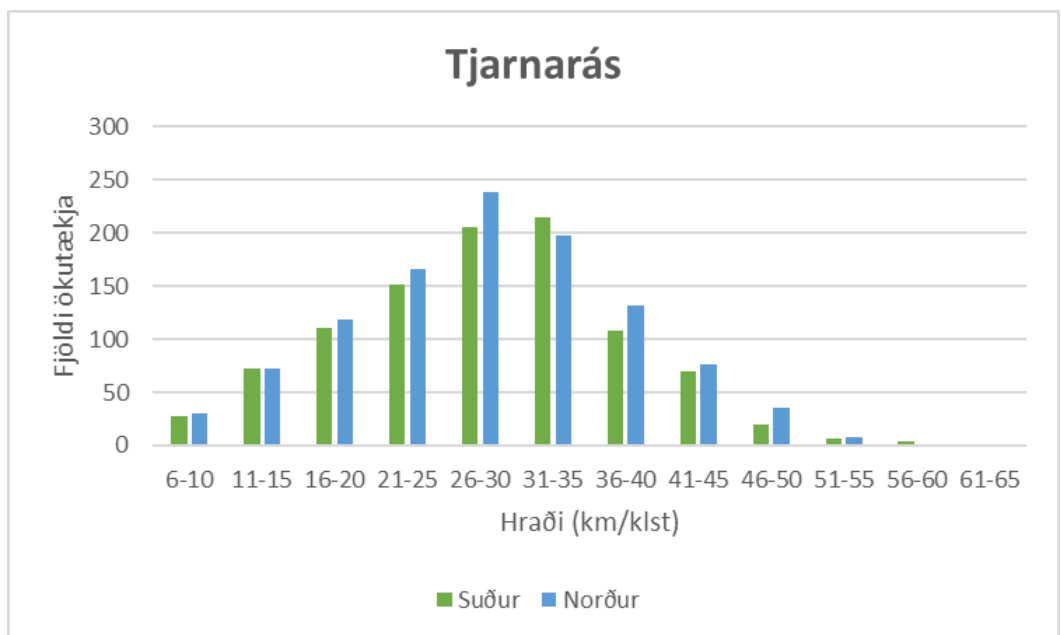
Mynd 8.3 Dreifing umferðarhraða eftir akstursstefnum í Borgarbraut.



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