



UMFERÐARÖRYGGISÁÆTLUN REYKJANESBÆJAR

2024



REYKJANESBÆR



SKÝRSLA – UPPLÝSINGABLAÐ

SKJALALYKILL

1864-025-SKY-000-V01

SKÝRSLUNÚMÉR / SÍÐUFJÖLDI

91

VERKEFNISSTJÓRI / FULLTRÚI VERKKAUPA

Margrét Lilja Margeirsdóttir

VERKEFNISSTJÓRI EFLA

Elín Ríta Sveinbjörnsdóttir

LYKILORÐ

Umferðaröryggisáætlun, umferðaröryggi, umferðarhraði, umferðarslys, hraðatakmarkandi aðgerðir, óvarðir vegfarendur

STAÐA SKÝRSLU

- Í vinnslu
 Drög til yfirlstrar
 Lokið

DREIFING

- Opin
 Dreifing með leyfi verkkaupa
 Trúnaðarmál

TITILL SKÝRSLU

Umferðaröryggisáætlun Reykjanesbæjar

VERKHEITI

Umferðar- og samgönguáætlun Reykjanesbæjar

VERKKAUPI

Reykjanesbær

HÖFUNDUR

Berglind Hallgrímsdóttir, Elín Ríta Sveinbjörnsdóttir

ÚTDRÁTTUR

Skýrsla um umferðaröryggisáætlun Reykjanesbæjar.

Farið yfir stöðumat sveitarfélagsins og greiningarvinnu sem liggur fyrir. Var þar á meðal, umferðarhraða, umferðarsly, almenningsamgöngur o.fl.. Óvarðir vegfarendur og skólar og gönguleiðir skólabarna var fjallað sérstaklega um.

Komið var að markmiðum og áhersluatriðum í umferðaröryggisáætluninni ásamt framkvæmdaáætlun og forgangsriðun verkefna.

ÚTGÁFUSAGA

HÖFUNDUR	DAGS.	RÝNT	DAGS.	SAMÞYKKT	DAGS.
Elín R. Sveinbjörnsd. Berglind Hallgrímsd.	26.06.24	Margrét L. Margeirsd.	09.08.24	Elín R. Sveinbjörnsd.	28.08.24

EFNISYFIRLIT

1	INNGANGUR	11
1.1	Framkvæmd og samráð	11
1.2	Umferðaröryggismarkmið stjórnvalda	12
2	STÖÐUMAT OG GREININGARVINNA	14
2.1	Slysagreining	14
2.2	Þróun íbúafjölda	15
2.3	Þróun umferðarslysa	16
2.3.1	Þróun slysa milli 2009-2018	16
2.3.2	Þróun og staðsetning slysa milli 2014-2018	19
2.3.3	Núverandi staða – Þróun og staðsetning slysa milli 2019-2022	24
2.4	Slysatíðni og slysakostnaður	27
3	ÓVARÐIR VEGFARENDUR	30
3.1	Staðsetning slysa 2019 – 2022	30
3.2	Gerð slysa	31
3.3	Hraði í slysum við óvarða vegfarendur og hraðatakmarkandi aðgerðir	33
3.4	Skólar og gönguleiðir skólabarna	35
3.4.1	Ferðavenjur – allir skólar	35
3.4.2	Háaleitisskóli	37
3.4.3	Heiðarskóli	39
3.4.4	Myllubakkaskóli	40
3.4.5	Holtaskóli	42
3.4.6	Njarðvíkurskóli	43
3.4.7	Akurskóli	45
3.4.8	Stapaskóli	46
3.4.9	Fjölbrautaskóli Suðurnesja (FS)	48
3.5	Eldra fólk	49
3.6	Rafhlaupahjól, vespur og skútur	50
3.7	Almenningssamgöngur	51
3.8	Samantekt um óvarða vegfarendur	52
4	AKANDI VEGFARENDUR	54
4.1	Þjóðvegir - vegir Vegagerðarinnar	54
4.2	Innanbæjargötur	56
4.2.1	Fastar hindranir og öryggissvæði	57
4.2.2	Gatnamót	58
4.2.3	Umferðarhraði / Hraðatakmarkandi aðgerðir	60
5	ÍBÚASAMRÁÐ	66
6	FRÆÐSLA OG HVATNING	68
6.1	Leikskólar	68
6.2	Grunnskólar	69
6.3	Samantekt fræðsla og hvatning	69
7	MARKMIÐ OG ÁHERSLUATRÍÐI	70

8	FRAMKVÆMDAÁÆTLUN OG FORGANGSVERKEFNI	71
8.1	Forgangsverkefni	71
8.1.1	Óvarðir vegfarendur	72
8.1.2	Innanbæjargötur	73
8.1.3	Þjóðvegir	74
8.1.4	Almenningssamgöngur	74
8.1.5	Fræðsla og áróður	74
8.2	Vísar og eftirfylgni	76
8.2.1	Vísar	76
8.2.2	Önnur eftirfylgni	77
9	LOKAORÐ	79
	HEIMILDASKRÁ	80
	VIÐAUKI A - FUNDARGERÐ FRÁ FUNDI SAMRÁÐSHÓPS	83
	VIÐAUKI B - ALLAR AÐGERÐIR	84

MYNDASKRÁ

MYND 1	Þróun í fjölda íbúa í Reykjanesbæ frá árinu 2009 til lok árs 2022.	15
MYND 2	Þróun íbúafjölda (y-ás til hægri) og fjölda slysa (y-ás til vinstri) eftir alvarleika í Reykjanesbæ frá árinu 2009-2018 (x-ás).	17
MYND 3	Fimm ára meðaltal í fjölda slysa á hvern 1.000 íbúa í Reykjanesbæ eftir alvarleika slysanna. Gula línan notast við y-ásinn vinstra megin við grafið og rauða línan notast við y-ásinn hægra megin.	18
MYND 4	Þróun í fjölda slysa með meiðslum, eftir tegund slysa.	19
MYND 5	Fjöldi slysa og óhappa í Reykjanesbæ 2014-2018.	20
MYND 6	Alvarleiki og staðsetning umferðarslysa í Reykjanesbæ árin 2014 – 2018. Grænir punktar tákna óhöpp án meiðsla, gulir hringir minniháttar meiðsl og rauður kross meiriháttar/banaslys.	21
MYND 7	Hlutfall umferðarslysa eftir veghaldara og vegfarendum á árunum 2014 til 2018.	21
MYND 8	Hlutfall milli gerð umferðarslysa með meiðslum (til vinstri) og alvarlegum meiðslum (til hægri) í Reykjanesbæ á árunum 2014 – 2018.	22
MYND 9	Hlutfall alvarleika eftir vegfarendahópum í slysum í Reykjanesbæ 2014-2018.	23
MYND 10	Staðsetning umferðarslysa á alvarlegum slysum í Reykjanesbæ á árunum 2014 til 2018.	23
MYND 11	Fjöldi slysa á árunum 2019-2022 í Reykjanesbæ.	24
MYND 12	Tegund slysa í Reykjanesbæ á árunum 2019-2022. Til vinstri öll slys og óhöpp, til hægri öll slys með meiðslum.	25
MYND 13	Meðaltal slysa á fimm ára tímabili. Greiningar sýna að einslysum virðist fara fækkandi á meðan slysum meðal gangandi og hjólandi og þar sem ekið er á kyrrstætt ökutæki er að fjölga.	25
MYND 14	Staðsetning allra umferðarslysa og óhappa í Reykjanesbæ árin 2019-2022.	26
MYND 15	Gerð slysa með meiðslum og staðsetning þeirra í Reykjanesbæ á árunum 2019-2022.	27
MYND 16	Hitakort vegið út frá slysakostnaði slysa í Reykjanesbæ frá árinu, 2019-2022.	29
MYND 17	Slys á meðal óvarinna vegfarenda í Reykjanesbæ.	30
MYND 18	Fimm ára meðaltal slysa meðal óvarinna vegfarenda í Reykjanesbæ á árunum 2013-2022.	32
MYND 19	Alvarleiki áverka eftir aldri gangandi vegfarenda sem ekið var á miðað við mældan meðalhraða á árekstrarstað [15].	34
MYND 20	Hlutfall ferðamáta skólabarna í 3., 6. og 9. bekk í öllum grunnskólum Reykjanesbæjar sem tóku þátt í könnunni. Ferðamáti þann dag sem könnun var lögð fyrir (til vinstri) og ferðamáti sem er yfirleitt fyrir valinu (til hægri).	35
MYND 21	Gönguleiðir skólabarna í Reykjanesbæ. Gögn unnin upp úr upplýsingum um gönguleiðir frá skólabörnum í 3., 6., og 9. bekk. Sýnt er hlutfall ferðamáta allra skólanna miðað við þann dag sem könnunin var gerð.	37
MYND 22	Hlutfall ferðamáta skólabarna í 6. bekk í Háaleitisskóla. Ferðamáti þann dag sem könnun var lögð fyrir (til vinstri) og ferðamáti sem er yfirleitt fyrri valinu (til hægri).	38
MYND 23	Til vinstri: Gönguleiðir skólabarna í Háaleitisskóla. Gögn unnin upp úr upplýsingum um gönguleiðir frá skólabörnum í 6. bekk. Sýnt er hlutfall ferðamáta miðað við þann dag sem könnunin var gerð og umferðarslys á óvörðum vegfarendum 2014-2018. Til hægri: Hættupunktur skólabarna í Háaleitisskóla.	38
MYND 23	Hlutfall ferðamáta skólabarna í 3., 6. og 9. bekk í Heiðarskóla. Ferðamáti þann dag sem könnun var lögð fyrir (til vinstri) og ferðamáti sem er yfirleitt fyrri valinu (til hægri).	39
MYND 24	Til vinstri: Leiðir skólabarna í Heiðarskóla. Sýnt er hlutfall ferðamáta miðað við þann dag sem könnunin var gerð og umferðarslys á óvörðum vegfarendum 2014-2018. Til hægri: Hættupunktur skólabarna í Heiðarskóla. Gögn unnin upp úr upplýsingum frá ferðavenjukönnun skólabarna í 3., 6., og 9. bekk.	40

MYND 25	Hlutfall ferðamáta skólabarna í 3., 6. og 9. bekk í Myllubakkaskóla. Ferðamáti þann dag sem könnun var lögð fyrir (til vinstri) og ferðamáti sem er yfirleitt fyrri valinu (til hægri). _____	41
MYND 26	Til vinstri: Gönguleiðir skólabarna í Myllubakkaskóla. Sýnt er hlutfall ferðamáta miðað við þann dag sem könnunin var gerð og umferðarslys á óvörðum vegfarendum 2014-2018. Til vinstri: Hættupunktur skólabarna í Myllubakkaskóla. Gögn unnin upp úr upplýsingum frá ferðavenjukönnun skólabarna í 3., 6., og 9.bekk. _____	41
MYND 27	Hlutfall ferðamáta skólabarna í 3., 6. og 9. bekk í Holtaskóla. Ferðamáti þann dag sem könnun var lögð fyrir (til vinstri) og ferðamáti sem er yfirleitt fyrri valinu (til hægri). _____	42
MYND 28	Til vinstri: Leiðir skólabarna í Holtaskóla. Sýnt er hlutfall ferðamáta miðað við þann dag sem könnunin var gerð og umferðarslys á óvörðum vegfarendum 2014-2018. Til hægri: Hættupunktur skólabarna í Holtaskóla. Gögn unnin upp úr upplýsingum frá ferðavenjukönnun skólabarna í 3., 6. og 9.bekk. _____	43
MYND 29	Hlutfall ferðamáta skólabarna í 3., 6. og 9. bekk í Njarðvíkurskóla. Ferðamáti þann dag sem könnun var lögð fyrir (til vinstri) og ferðamáti sem er yfirleitt fyrri valinu (til hægri). _____	44
MYND 30	Til vinstri: Gönguleiðir skólabarna í Njarðvíkurskóla. Sýnt er hlutfall ferðamáta miðað við þann dag sem könnunin var gerð og umferðarslys á óvörðum vegfarendum 2014-2018. Til hægri: Hættupunktur skólabarna í Njarðvíkurskóla. Gögn unnin upp úr upplýsingum frá ferðavenjukönnun skólabarna í 3., 6., og 9.bekk. _____	44
MYND 31	Hlutfall ferðamáta skólabarna í 3., 6. og 9. bekk í Akurskóla. Ferðamáti þann dag sem könnun var lögð fyrir (til vinstri) og ferðamáti sem er yfirleitt fyrri valinu (til hægri). _____	45
MYND 32	Til vinstri: Gönguleiðir skólabarna í Akurskóla. Sýnt er hlutfall ferðamáta miðað við þann dag sem könnunin var gerð og umferðarslys á óvörðum vegfarendum 2014-2018. Til hægri: Hættupunktur skólabarna í Akurskóla. Gögn unnin upp úr upplýsingum frá ferðavenjukönnun skólabarna í 3., 6., og 9.bekk. _____	46
MYND 33	Hlutfall ferðamáta skólabarna í 3. bekk í Stapaskóla. Ferðamáti þann dag sem könnun var lögð fyrir (til vinstri) og ferðamáti sem er yfirleitt fyrri valinu (til hægri). _____	47
MYND 34	Til vinstri: Gönguleiðir skólabarna í Stapaskóla. Gögn unnin upp úr upplýsingum um gönguleiðir frá skólabörnum í 3. bekk. Sýnt er hlutfall ferðamáta miðað við þann dag sem könnunin var gerð og umferðarslys á óvörðum vegfarendum 2019-2022. Til hægri: Hættupunktur skólabarna í Stapaskóla. _____	47
MYND 35	Hlutfall ferðamáta skólabarna í FS. Ferðamáti þann dag sem könnun var lögð fyrir (til vinstri) og ferðamáti sem er yfirleitt fyrri valinu (til hægri). _____	48
MYND 36	Til vinstri: Gönguleiðir nemenda í FS. Sýnt er hlutfall ferðamáta miðað við þann dag sem könnunin var gerð og umferðarslys á óvörðum vegfarendum 2019-2022. Til hægri: Hættupunktur nemenda í FS. Gögn unnin upp úr upplýsingum frá ferðavenjukönnun nemenda í FS. _____	49
MYND 37	Leiðarkerfi innanbæjarleiða í Reykjanesbæ, leiðir R1, R2, R3 og R4 [23], ásamt leiðakerfi fyrir landsbyggðarstrætó, leiðir 55, 87 og 89 (leið 88 er ekki sýnd á mynd?) [24]. _____	51
MYND 38	Fjöldi og staðsetning umferðarslysa á Vegagerðarvegum innan Reykjanesbæjar, á árunum 2019-2022. _____	54
MYND 39	Tegund slysa á Vegagerðarvegum í Reykjanesbæ á árunum 2019-2022. _____	55
MYND 40	Myndin til vinstri sýnir hversu mikið líkur aukast á banaslysum við framanákeyrslu eftir mismunandi hraða við árekstur og myndin til hægri setur það í samhengi við fall úr blokk [27]. _____	56
MYND 41	Tegund slysa á götum Reykjanesbæjar á árunum 2019-2022. _____	57
MYND 42	Svæði á miðeyju hringtorga þar sem t.d. má setja gróður eða annað sem uppfyllir kröfur um öryggissvæði vega [29]. _____	58
MYND 44	Myndin til vinstri sýnir við hvaða umferðarmagn getur verið æskilegt að setja ljóastýringu við gatnamót [30] og myndin til hægri sýnir við hvaða umferðarmagn getur verið æskilegt að hafa vinstri beygju vasa [31]. _____	59

MYND 44 Fjöldi bágapunkta í einföldu hringtorgi (til vinstri), tvöföldu hringtorgi (miðja) og X-gatnamótum (hægri) [29].	60
MYND 45 Hámarkshraði gatna og vega í Reykjanesbæ.	61
MYND 46 Hraðatakmarkandi aðgerðir í Reykjanesbæ.	62
MYND 47 Götukaflar þar sem 85% hraði er hærri en viðmiðunarhraði, það er a.m.k. 5 km/klst. hærri en leyfilegur hámarkshraði.	63
MYND 48 Æskilegar hraðatakmarkandi aðgerðir á leiðum almenningsvagna [13].	64
MYND 49 Athugasemdir íbúa Reykjanesbæjar um umferðaröryggi. Staðsetning og yfirflokkur.	66
MYND 50 Forgangsverkefni í umferðaröryggisáætlun Reykjanesbæjar 2024.	75

TÖFLUSKRÁ

TAFLA 1 Verðlag fyrir kostnað umferðarslysa í milljónum krónum fyrir árið 2023. Kostnaður var aukinn í samræmi við verðlagsbreytingar frá 2013-2023 [3].	28
TAFLA 2 Tegund umferðarslysa þegar ekið er á óvarða vegfarendur og aldur vegfarandans. Öll umferðarslys með og án meiðsla á árunum 2019-2022.	31
TAFLA 3 Ferðamáti skólabarna í Reykjanesbæ eftir árgöngum.	36
TAFLA 4 Fjöldi slysa eftir alvarleika og árum á götum í Reykjanesbæ á árunum 2019-2022.	56
TAFLA 5 Tegund slysa með tilliti til alvarleika á götum innan Reykjanesbæjar á árunum 2019-2022	57
TAFLA 6 Æskileg fjarlægð milli tenginga í skipulagi auk fjarlægðar milli hraðatakmarkandi aðgerða.	60
TAFLA 7 Æskileg fjarlægð milli hraðatakmarkandi aðgerða með tilliti til leyfilegs hámarkshraða	64
TAFLA 8 Athugasemdir sem bárust í íbúasamráði Reykjanesbæjar varðandi umferðaröryggi, í janúar 2024.	67
TAFLA 9 Umferðaröryggis vísar til að mæla árangur umferðaröryggisáætlunar og meta hvort markmiðum hafi verið náð.	76

1 INNGANGUR

Á hverju ári á Íslandi slasast hundraðir einstaklinga á Íslandi í umferðarslysum og þar af einhverjir sem látast eða slasast alvarlega. Unnt er að sporna við umferðarslysum á ýmsa vegu en til að ná góðum árangri er mikilvægt að skilja vandamálin til að geta fyrirbyggt slysin. Við slíka vinnu er lögð áhersla á það að koma í veg fyrir slys og að milda afleiðingar þeirra þegar þau gerast.

Í umferðaröryggisáætlun eru markmið sveitarfélagsins til umferðaröryggismála næstu fimm ára staðfest, helstu vandamál greind og settar fram aðferðir og aðgerðir til þess að milda áhrif eða koma í veg fyrir áframhaldandi slys. Með umferðaröryggisáætlun getur vinna sveitarfélagsins orðið markvissari með aðstoða við ákvörðunartöku og forgangsröðun aðgerða.

Reykjanesbær hefur ákveðið að gera umferðaröryggisáætlun og var óskað eftir aðstoðar EFLU við gerð áætlunarinnar fyrir sveitarfélagið. Þetta er í annað skipti sem heildstæð umferðaröryggisáætlun er gerð fyrir sveitarfélagið.

Markmið með umferðaröryggisáætlunarinnar er að

- Greina stöðu samgöngumála og umferðaröryggis og hvaða vandamál bærinn stendur frammi fyrir.
- Skoða orsakir og umfang slysa og skapa grunn að aðgerðaáætlun.
- Móta heildarsýn fyrir Reykjanesbæ varðandi samgöngu- og umferðaröryggismál.
- Búa til aðgerðaráætlun sem er liður í því að bæta flæði og aðgengi að öllum fararmátum, fækka slysum og auka lífsgæði bæjarbúa sem og annarra sem ferðast um bæinn.

1.1 Framkvæmd og samráð

Verkefnisstjóri fyrir hönd Reykjanesbæjar er Margrét Lilja Margeirsdóttir. Haldnir voru tveir samráðsfundir með fulltrúum Vegagerðarinnar, Samgöngustofu, Lögreglunni o.fl. Að vinnunni komu eftirfarandi aðilar:

- Margrét Lilja Margeirsdóttir, Reykjanesbæ
- Gunnar Ellert Gunnarsson, Reykjanesbæ
- Hulda R. Bjarnadóttir, Vegagerðin/almenningsamgöngur
- Gunnar Geir Gunnarsson, Samgöngustofa

- Bjarney Annelsdóttir, Lögreglan
- Ingibjörg Bryndís Hilmarsdóttir, fulltrúi leiksólastarfs
- Helgi Arnarsson, fulltrúi grunnskólastarfs
- Margrét Arnbjörg Valsdóttir, fulltrúi eldri borgara
- Ólafur Bergur Ólafsson, Margrét N Karlsdóttir og Betsý Ásta Stefánsdóttir, fulltrúar ungmennaráðs
- Elín Ríta Sveinbjörnsdóttir, EFLA
- Berglind Hallgrímsdóttir, EFLA

Í lok árs 2019 fól Reykjanesbær EFLU verkfræðistofu að gera samgöngu-og umferðaröryggisáætlun fyrir sveitarfélagið. Í kjölfarið var farið að vinna að ákveðnum köflum áætlunarinnar en vegna Covid faraldursins var ákveðið að fresta vinnunni um sinn. Haustið 2023 var svo ákveðið að hefja aftur vinnu við áætlunina.

Í byrjun árs 2024 auglýsti Reykjanesbær á heimasíðu sinni eftir ábendingum frá íbúum um hvernig

bæta mætti umferðaröryggi í sveitarfélaginu. Þann 22. nóvember 2023 var haldinn fundur með samráðshóp þar sem farið var yfir áætlunina og í kjölfarið var áætlunin send til yfiriestrar til Reykjanesbæjar. Áætlunin var samþykkt þann 18. október 2024 fyrir umhverfis- og skipulagsráði og staðfest í bæjarstjórn þann 17. desember 2024.

1.2 Umferðaröryggismarkmið stjórnvalda

Stjórnvöld á Íslandi setja sér áherslur í umferðaröryggismálum og í nýrri umferðaröryggisáætlun Íslands 2024-2038 eru yfirmarkmið þeirra að:

- Ísland verði í hópi fimm bestu Evrópuþjóða hvað varðar fjölda látinna í umferð á hverja 100.000 íbúa
- Látnum og alvarlega slösuðum fækki að jafnaði um 5% á ári til ársins 2038
- Slysakostnaður á hvern ekinn km. lækki að jafnaði um 5% á ári til ársins 2038.

Undirmarkmið umferðaröryggisáætlunar stjórnvalda eru að [1] :

- 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%.
- Eldri öikumönnum, 70 ára og eldri, 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 vegfarendum á hjóli eða á rafhjóli 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%.

Reykjanesbær er eitt af stærri sveitarfélögum á landinu og því gerist töluverður hluti umferðarslysa á Íslandi í Reykjanesbæ. Bætt öryggi í sveitarfélaginu er því mikilvægur þáttur í bættu öryggi stjórnvalda. Því er mikilvægt að markmið umferðaröryggisáætlunar Reykjanesbæjar stuðli að því að ná þeim markmiðum sem að Ísland hefur sett sér í umferðaröryggismálum.

2 STÖÐUMAT OG GREININGARVINNA

Áherslan í umferðaröryggi undanfarna áratugi hefur verið sú að koma í veg fyrir öll slys og ábyrgð hefur verið varpað á vegfarandann. Núllsýn er annars konar hugmyndafræði, þar sem áherslan fer úr því að koma í veg fyrir öll slys yfir í að reyna að sjá til þess að allir vegfarendur komist heilir úr slysinu. Erfitt getur verið að koma í veg fyrir öll slys, sérstaklega ef litið er til þess að öll gerum við mistök. Því er önnur grundvallarhugsun Núllsýnarinnar sú að samgöngukerfið sé byggt upp þannig að afleiðingar mistaka séu lágmarkaðar [3]. Því segir í umferðaröryggiaætlun Íslands að við skipulag, hönnun og gerð umferðarmannvirkja eigi að taka mið af því að mannleg mistök eru óhjákvæmileg [1]. Þetta setur óneitanlega meiri pressu á hönnuði og veghaldara. Til að ná þessum markmiðum er því mikilvægt að aðgerðir miði bæði að því að milda afleiðingar slysa og einnig að koma í veg fyrir slysin áður en þau gerast. Til að fækka alvarlegum/banalysum og slysum með litlum meiðslum er þróun í fjölda slysa og staðsetning þeirra er mikilvægur þáttur í að vita meðal annars hvaða vegfarendahóp sé best að einbeita sér að og hvar.

2.1 Slysgreining

Öll greiningarvinna byggir á skráðum slysum í Reykjanesbæ frá árinu 2009-2022 úr umferðarslyssaskráningu Samgöngustofu.

Vert er að benda á umferðarslyssaskráningin byggir á gögnum frá Lögreglunni. Frá árinu 2009 hefur auk þess verið stuðst við gögn frá Aðstoð og öryggi [2]. Vegna þessa sýna rannsóknir á umferðarslysum að einhver vanskraening er á þeim sem slasast í umferðinni. Sérstaklega má gera ráð fyrir að mikil vanskraening sé í slysum þar sem ökutæki á ekki þátt í slysinu [2], eins og fallslys hjólréiðafólks, árekstrar milli hjólandi og gangandi eða fallslys gangandi vegfarenda.

Almennt er umferðarslysum skipt í fjóra flokka; banaslys, alvarleg slys, slys með litlum meiðslum og óhöpp án meiðsla (eignartjón). Slys án meiðsla eru þó ekki forgangasatriði þegar kemur að

SKILGREINING SLYSA [2]

Umferðarslys: Öll tilvik í umferðinni, hvort sem meiðsl hafa orðið á fólki eða ekki. Umferðarslys skiptast í eignartjón og slys með meiðslum.

Banaslys: Einstaklingur telst látinn af völdum umferðarslyss ef hán deyr af afleiðingum þess innan 30 daga.

Alvarlegt slys / Meiriháttar meiðsl: Beinbrot, heilahristingur, innvortis meiðsl, kramin líffæri, alvarlegir skurðir og rifnir vefir, alvarlegt lost (taugaáfall) sem þarfnast lækni meðferðar og sérhver önnur alvarleg meiðsl sem hafa í för með sér nauðsynlega dvöl á sjúkrahúsi.

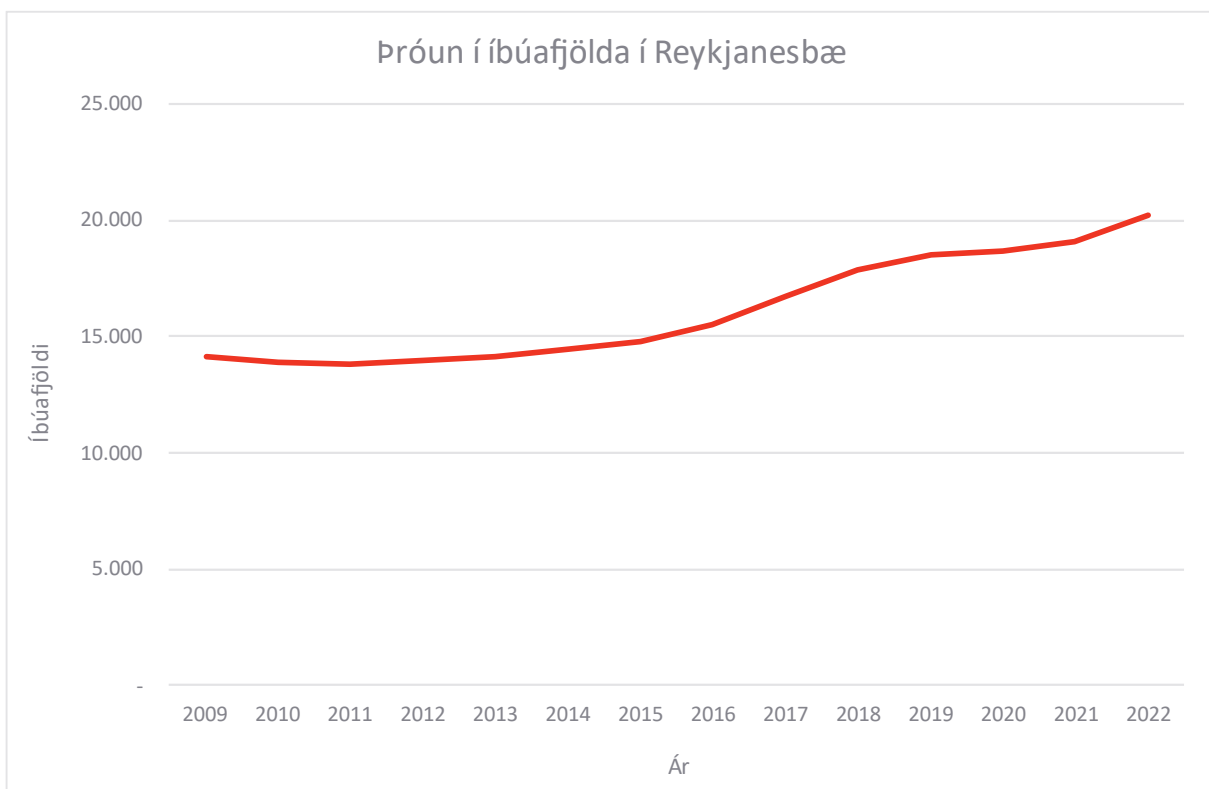
Slys með litlum meiðslum / Minniháttar meiðsl: Annars flokks meiðsl, svo sem tognun, liðskekkja eða mar. Fólk sem kvartar um lost (taugaáfall) en hefur ekki orðið fyrir öðrum meiðslum, ber ekki að telja nema það hafi greinileg einkenni losts (taugaáfalls) og hafi hlotið lækni meðferð samkvæmt því.

Óhapp / Án meiðsla: Atvik í umferðinni þar sem ekki eru meiðsl á fólki – eignartjón.

umferðaröryggi, en geta gefið góðar vísendingar um það hvar séu vandamál. Eins og segir í umferðaröryggisáætlun Íslands „*Banaslys og alvarleg slys í umferðinni eru óásætlanleg. Mannslíf og heilsa skulu vera í öndvegi og skal öryggi vera frammar í forgangsröðun en ferðatími, þægindi eða önnur markmið framkvæmda og aðgerða í umferðarmálum*“ [1, bls. 1].

2.2 Þróun íbúafjölda

Þegar horft er til þróunar umferðarslysa er mikilvægt að horfa samhliða á þróun íbúafjölda í sveitarfélaginu. Tölur frá Hagstofu Íslands sýna að frá árinu 2009 hefur íbúafjöldi í Reykjanesbæ aukist jafnt og þétt úr rúmlega 14.000 íbúum árið 2009 í tæplega 21.500 íbúa lok árs 2022. Þetta samsvarar rúmlega 50% aukningu íbúafjölda sveitarfélagsins. Þróun íbúafjölda í Reykjanesbæ á árunum 2009-2022 má sjá á mynd 1.



MYND 1 Þróun í fjölda íbúa í Reykjanesbæ frá árinu 2009 til lok árs 2022.

2.3 Þróun umferðarslysa

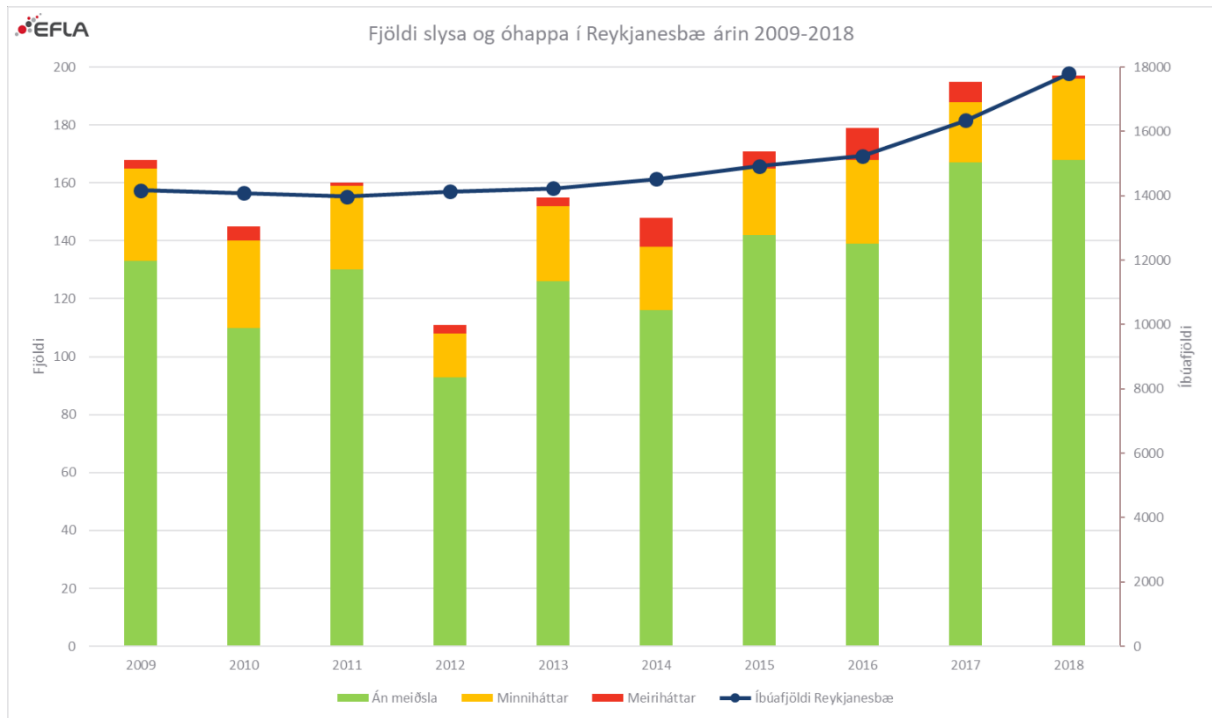
Upphaflega voru gögn frá Samgöngustofu um umferðarslys í Reykjanesbæ fengin fyrir árin 2009-2018. Í kjölfar þess að vinna við umferðaröryggisáætlunina var tekin upp aftur, árið 2023, var árunum 2019-2022 bætt við.

Gögn frá árunum 2009-2022 voru nýtt til þess að skoða þróun í fjölda slysa og alvarleika þeirra. Hvað varðar staðsetningu slysa, þá er almennt séð mælt með að ekki horfa til lengri tíma en fimm ára, þar sem umhverfið getur breyst mikið á lengri tíma. Því er staðsetning slysa skoðuð til fimm ára, milli 2014-2018 og 2019-2022.

Mikilvægt er að nefna að eftir árið 2013 var sett af stað sérstakt átak í að fylgjast með og skrásetja betur einslys hjólreiðamanna, þ.e. slys með hjólreiðamönnum án aðkomu ökutækis. Þetta tvennt getur haft áhrif á þróun slysa milli ára. Einnig er mikilvægt að minnst það að banaslys eru tiltölulega fá í samræmi við önnur slys. Til að þau hverfi ekki í samanburði við önnur slys í greiningarvinnunni, eru banaslys og slys með meiriháttar meiðslum sýnd saman.

2.3.1 Þróun slysa milli 2009-2018

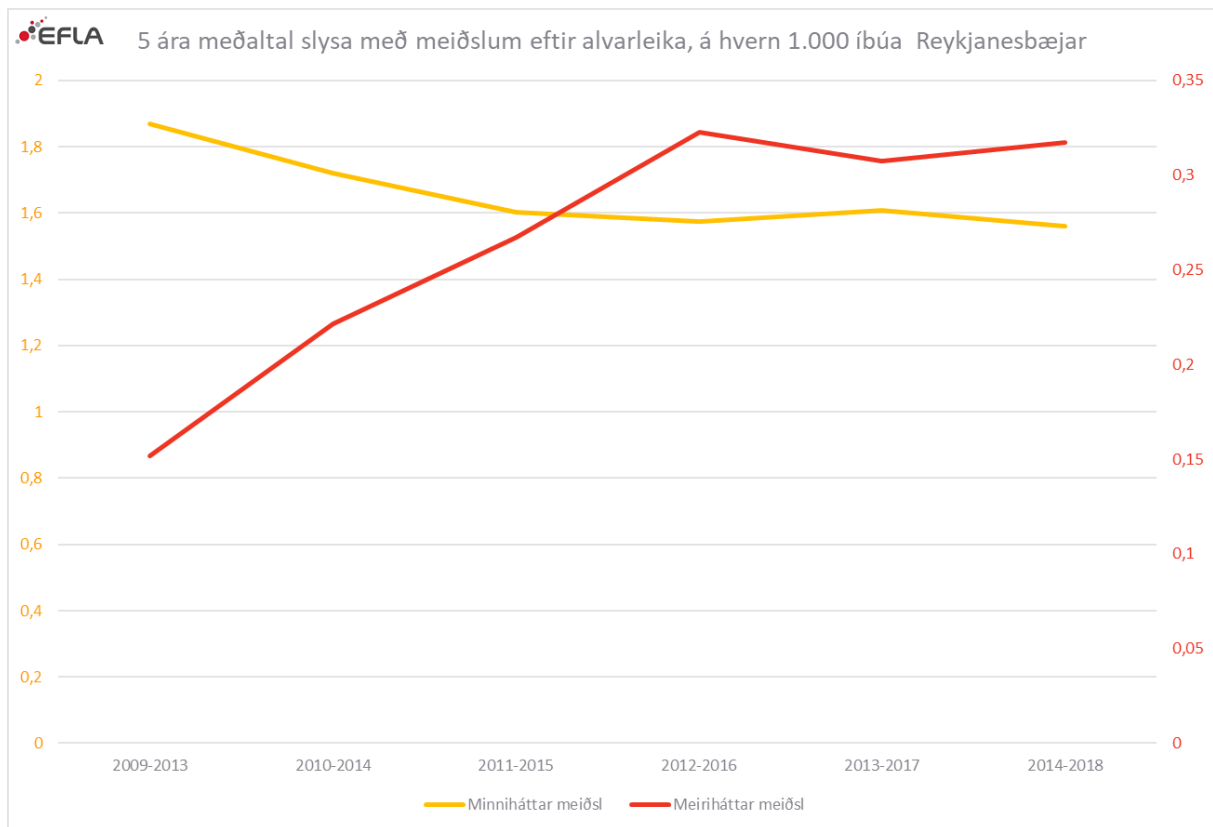
Þróun í fjölda slysa milli 2009-2018 í Reykjanesbæ bendir til þess að þeim hafi fjölgað á árunum 2009-2018. Mynd 2 sýnir þróun umferðarslysa og þróun í íbúafjölda í Reykjanesbæ. Myndin sýnir að fjöldi slysa virðist aukast í takt við íbúafjölda en hvað umferðaröryggi og núllsýn varðar er áherslan lögð á að fækka slysum, óháð aukningu í umferð- og fólksfjölda.



MYND 2 Þróun íbúafjölda (y-ás til hægri) og fjölda slysa (y-ás til vinstri) eftir alvarleika í Reykjavík frá árinu 2009-2018 (x-ás).

Líkt og hægt er að sjá á myndinni er meirihluti slysanna án meiðsla og lítill hluti þeirra eru meiriháttar slys, en eins og áður sagði mun áherslan ekki vera á slys án meiðsla heldur slys með meiðslum. Erfitt er að sjá hver þróun hefur orðið í fjölda slysa en það er eðlilegt með tilliti til þess að slys eru tiltölulega handhófskennd og fjöldi slysa getur breyst mikið milli ára.

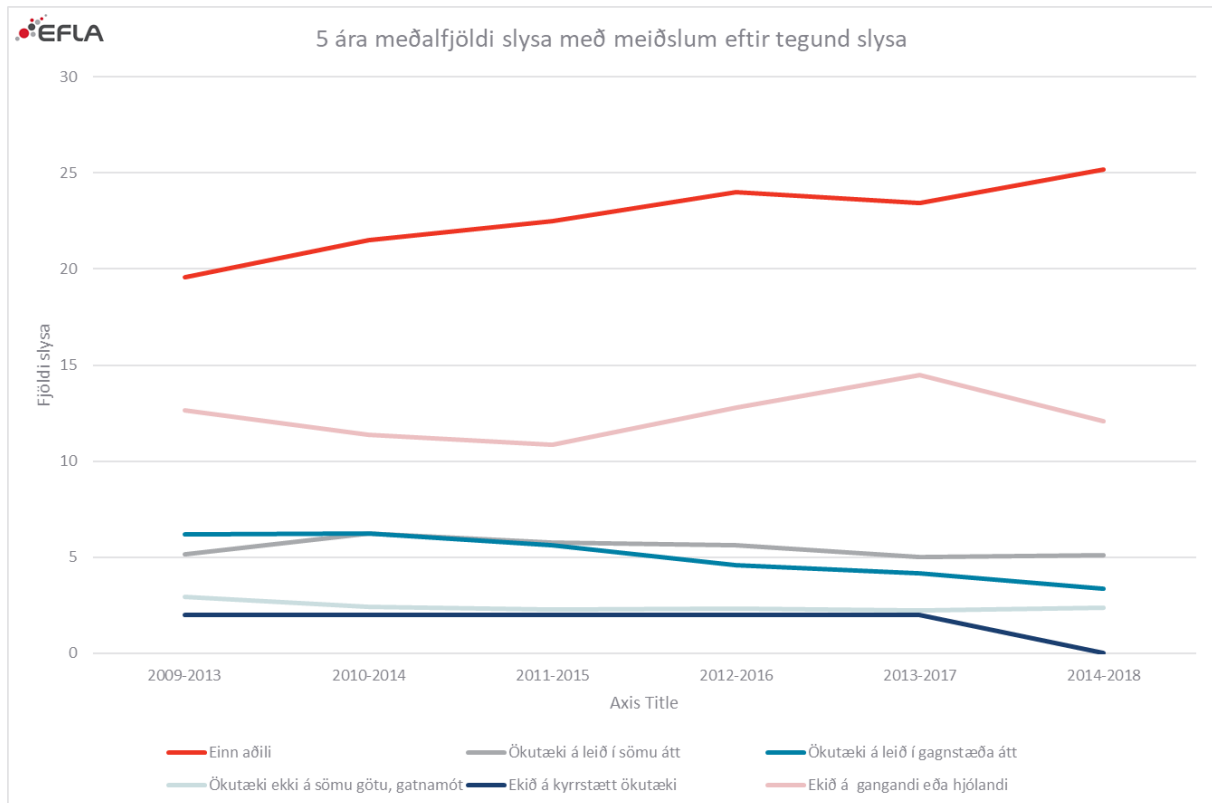
Einnig var notast við 5 ára meðaltal til þess að draga betur fram þróun í fjölda slysa og draga er úr vægi skammtímasveifla. Mynd 3 sýnir 5 ára meðaltal í fjölda slysa á hvern 1.000 íbúa milli 2009 – 2018.



MYND 3 Fimm ára meðaltal í fjölda slysa á hvern 1.000 íbúa í Reykjaneshæ eftir alvarleika slysanna. Gula línan notast við y-ásinn vinstra megin við grafið og rauða línan notast við y-ásinn hægra megin.

Myndin gefur til kynna að slysum með minniháttar meiðslum á hvern 1.000 íbúa fari fækkandi milli tímabila en slysum með meiriháttar meiðslum á hvern 1.000 íbúa virðist vera að fjölga eftir 2009. Æskilegt er að snúa þessari þróun við en til þess er nauðsynlegt að vita hvers konar slysum þetta eru.

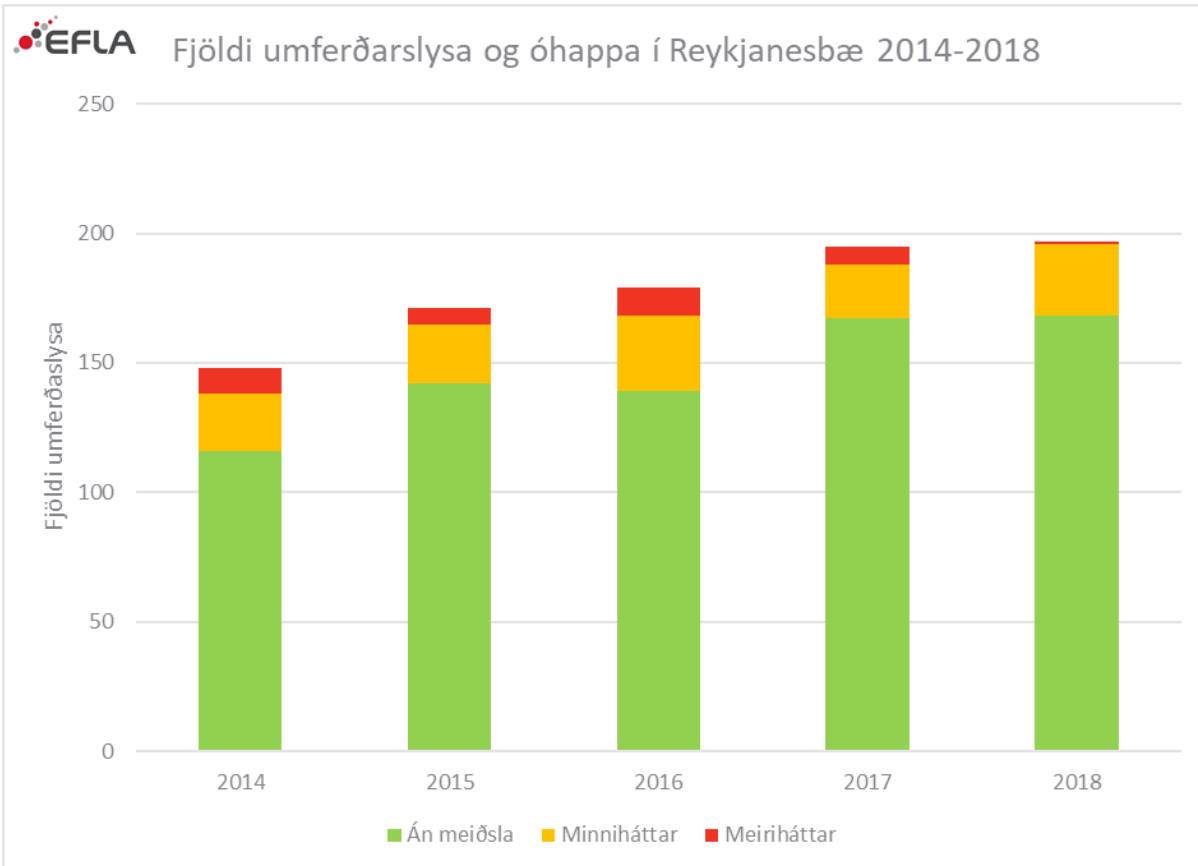
Slysgreiningin virðist benda til þess að slysum með meiðslum sem fjölgaði hvað mest á tímabilinu voru einslysum ökutækja. Slysum þar sem ekið er á gangandi eða hjólandi aukast á tímabili en fara svo aftur í sama horf og þau voru áður (sjá Mynd 4).



MYND 4 Þróun í fjölda slysa með meiðslum, eftir tegund slysa.

2.3.2 Þróun og staðsetning slysa milli 2014-2018

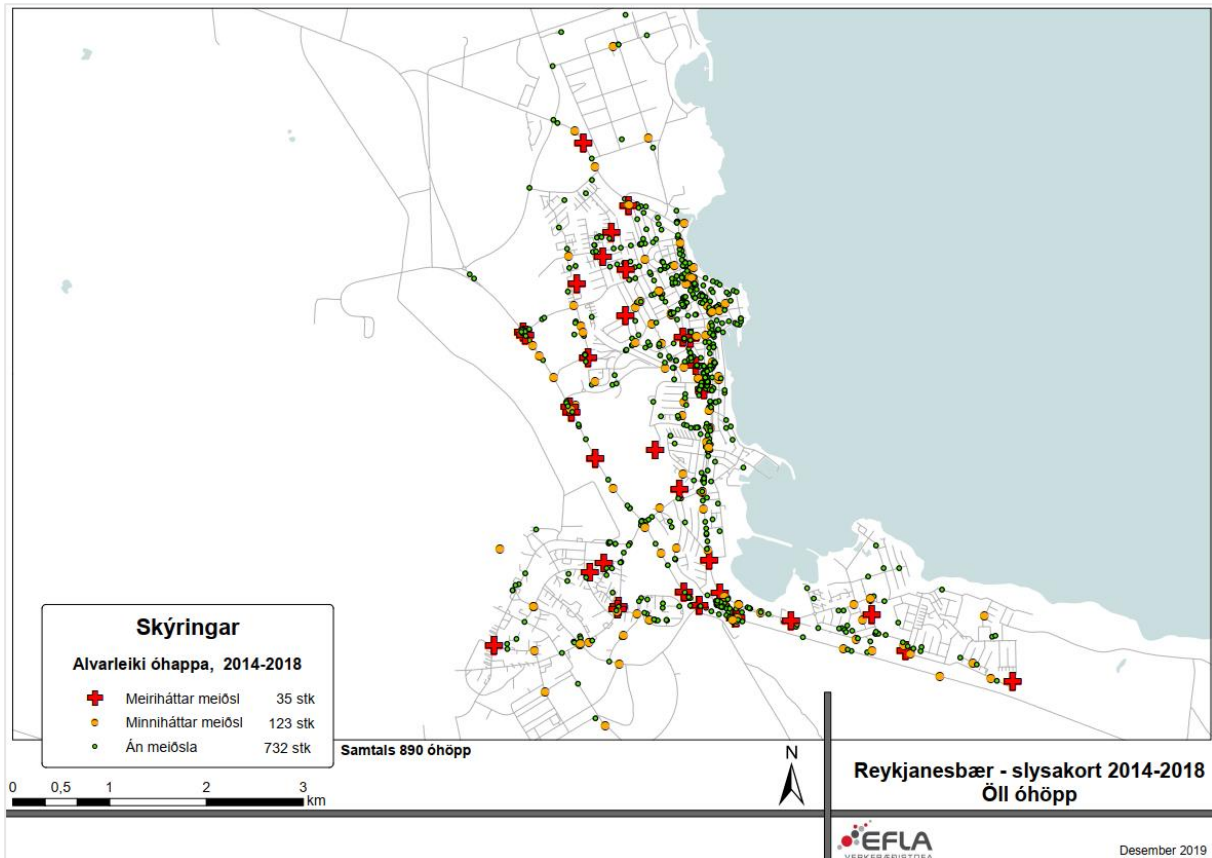
Samkvæmt slysgögnum Samgöngustofu voru 3 banaslys í Reykjanesbæ á árunum 2014-2018. Alls urðu 890 umferðarslys í Reykjanesbæ á árunum 2014-2018. Lang flest umferðarslys voru óhöpp án meiðsla (eignartjón) eða um 732. Fjöldi slysa með meiðslum voru 158 og þar af 123 minniháttar og 35 meiriháttar/banaslys.



MYND 5 Fjöldi slysa og óhappa í Reykjaneshæ 2014-2018.

Myndin gefur til kynna að umferðarslysum, með og án meiðsla hefur fjölgað nokkuð á þessu fimm ára tímabili. Myndin sýnir einnig að á tímabilinu er mest um umferðaróhöpp án meiðsla og að árið 2018 hafi verið fá bana/meiriháttar slys.

Staðsetning allra umferðarslysa í Reykjaneshæ frá árunum 2014-2018, sést á slysakorti á Mynd 6.

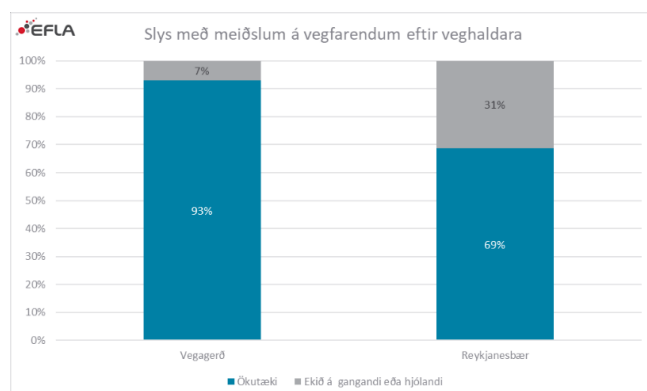


MYND 6 Alvarleiki og staðsetning umferðarslysa í Reykjavík árin 2014 – 2018. Grænir punktar tákna óhöpp án meiðsla, gulir hringir minniháttar meiðsl og rauður kross meiriháttar/banaslys.

Eins og sést á myndinni er stór hluti meiriháttar slysa að gerast á Reykjavíkbraut, sem er umferðarmikill vegur með háan hámarkshraða. Athygli vekur að þó nokkur fjöldi alvarlegra slysa er í nánd við Heiðarskóla og hversu mörg slys eru á Njarðarbraut/Hafnargötu. Einnig vekur athygli hversu mörg alvarleg slys eru að gerast á stuttum kafla á Hringbraut.

Um 25 % umferðarslysa með meiðslum í sveitarfélaginu urðu á götum sem eru í eigu Vegagerðarinnar.

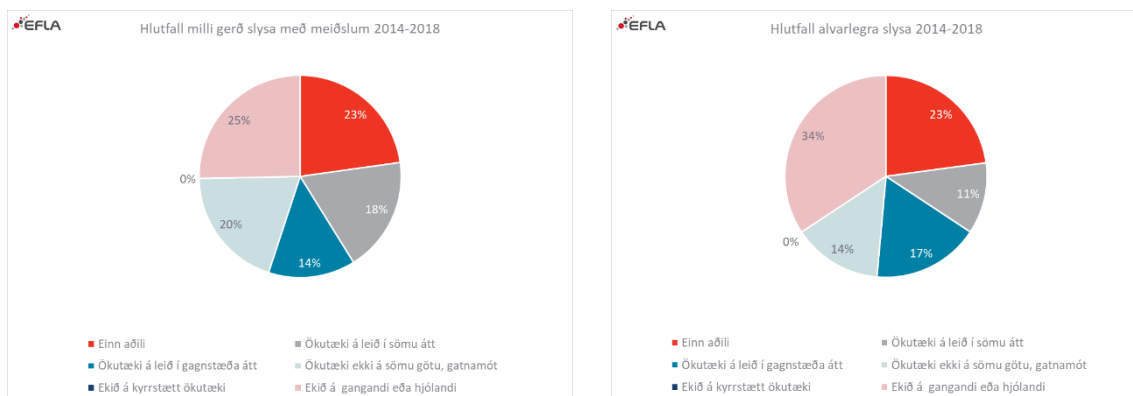
Mynd 7 sýnir að stærsti hlutur umferðarslysa á Vegagerðargötum eru slys milli og meðal ökutækja eða 92 %. Slys með meiðslum á götum Reykjavíkur eru einnig að stærsta leyti slys milli og meðal ökutækja en þó er um 31 % slysa á meðal gangandi og hjólandi vegfarenda.



MYND 7 Hlutfall umferðarslysa eftir veghaldara og vegfarendum á árunum 2014 til 2018.

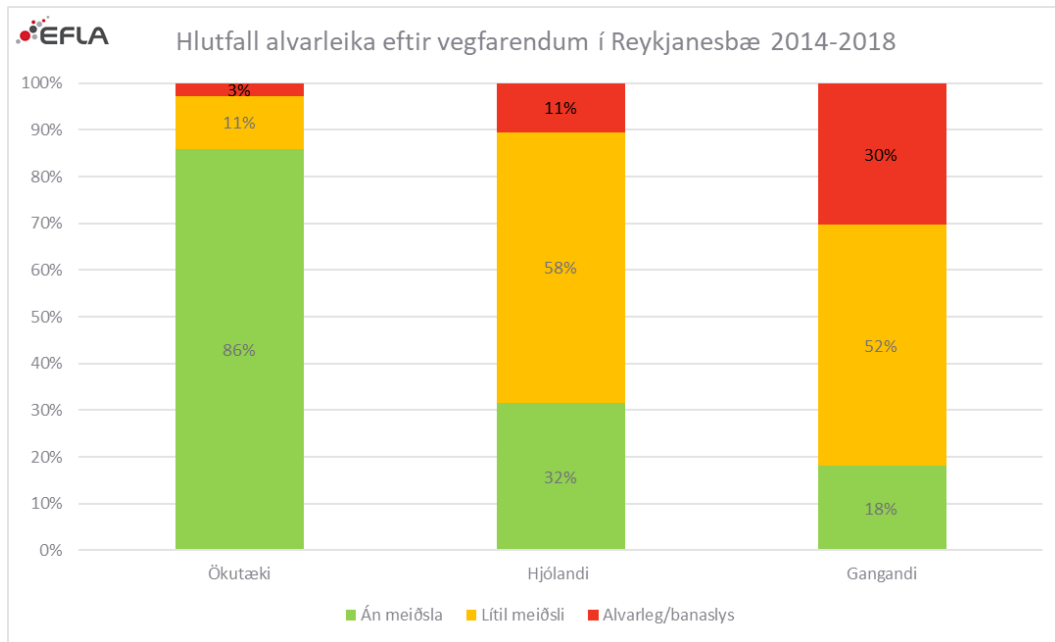
Þótt báðir veghaldarar þurfi að einbeita sér að öllum vegfarendahópum gefur þessi mynd til kynna að Reykjanesbær þurfi að einbeita sér meira að gangandi og hjólandi vegfarendum en Vegagerðin til að ná markmiðum um fækkun slysum með meiðslum.

Mynd 8 sýnir hlutfall milli tegunda umferðarslysa í Reykjanesbæ (með öllum meiðslum til vinstri og með meiriháttar meiðslum til vinstri). Á fimm ára tímabilinu sem er til skoðunar urðu hlutfallslega flest slys með meiðslum á meðal gangandi og hjólandi vegfarenda eða 40 af 178 slysum (25 %) og þar sem einn aðili á hlut í slysinu eða 36 af 178 slysum (23 %).



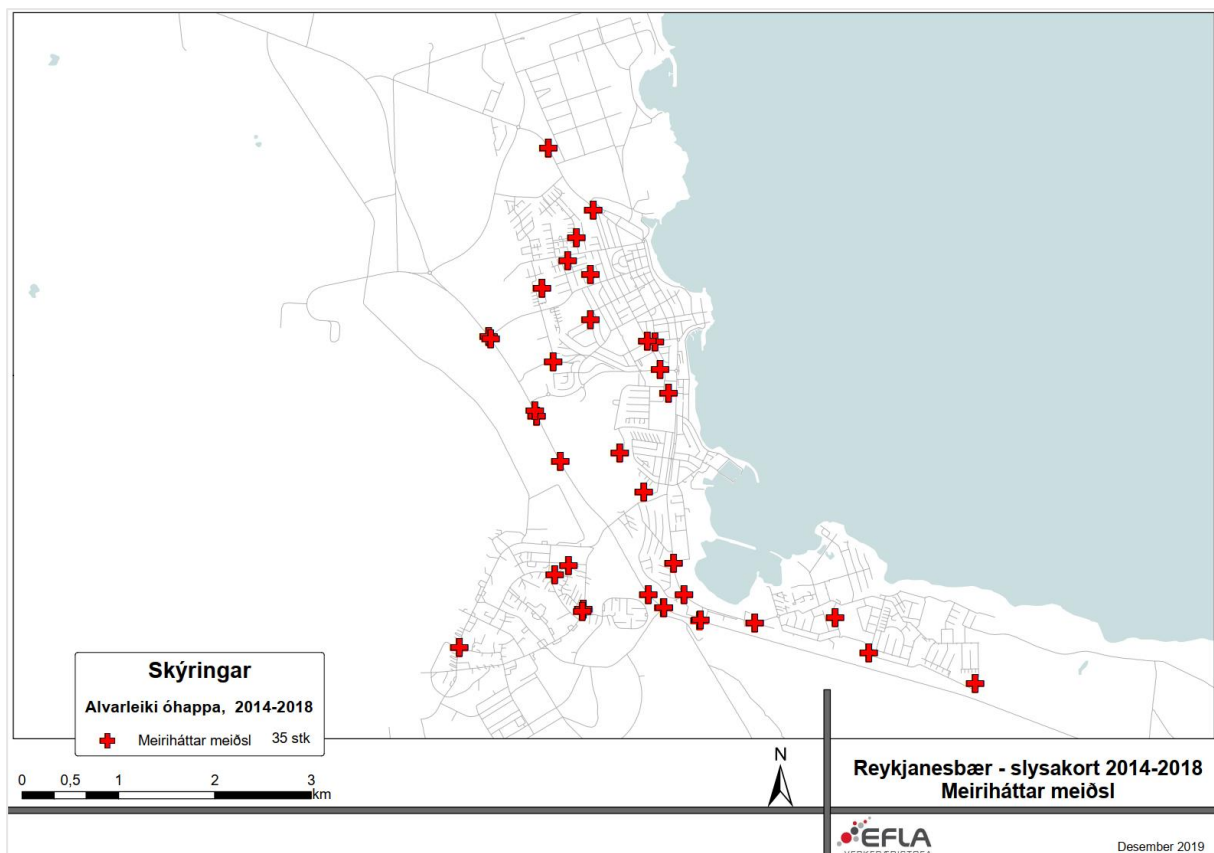
MYND 8 Hlutfall milli gerð umferðarslysa með meiðslum (til vinstri) og alvarlegum meiðslum (til hægri) í Reykjanesbæ á árunum 2014 – 2018.

Ef einungis eru skoðuð slys með meiriháttar meiðslum urðu 12 af 35 slyssanna á gangandi og hjólandi vegfarendum (35 %). Ef hlutfall alvarleika umferðarslysa á tímabilinu er skoðað betur sést að flest slys ökutækja voru slys án meiðsla eða 86 % á meðan einungis 18 % slysa meðal gangandi voru slys án meiðsla (Mynd 9). Myndin gefur til kynna að gangandi og hjólandi eru í hlutfallslega mun meiri hættu á að slasast í umferðarslysum en akandi vegfarendur. Myndin getur þó gefið nokkuð skakka mynd af raunveruleikanum með tilliti til vanskráningu slysa en engu að síður eiga óvarðir vegfarendur í meiri hættu á að slasast alvarlega ef þeir lenda í slysi.



MYND 9 Hlutfall alvarleika eftir vegfarendahópum í slysum í Reykjanesbæ 2014-2018.

Umferðarslyssin með alvarlegum meiðslum virðast nokkuð dreifð um Reykjanesbæ (mynd 10). Þó eru slys á og við Reykjanesbraut nokkuð áberandi.



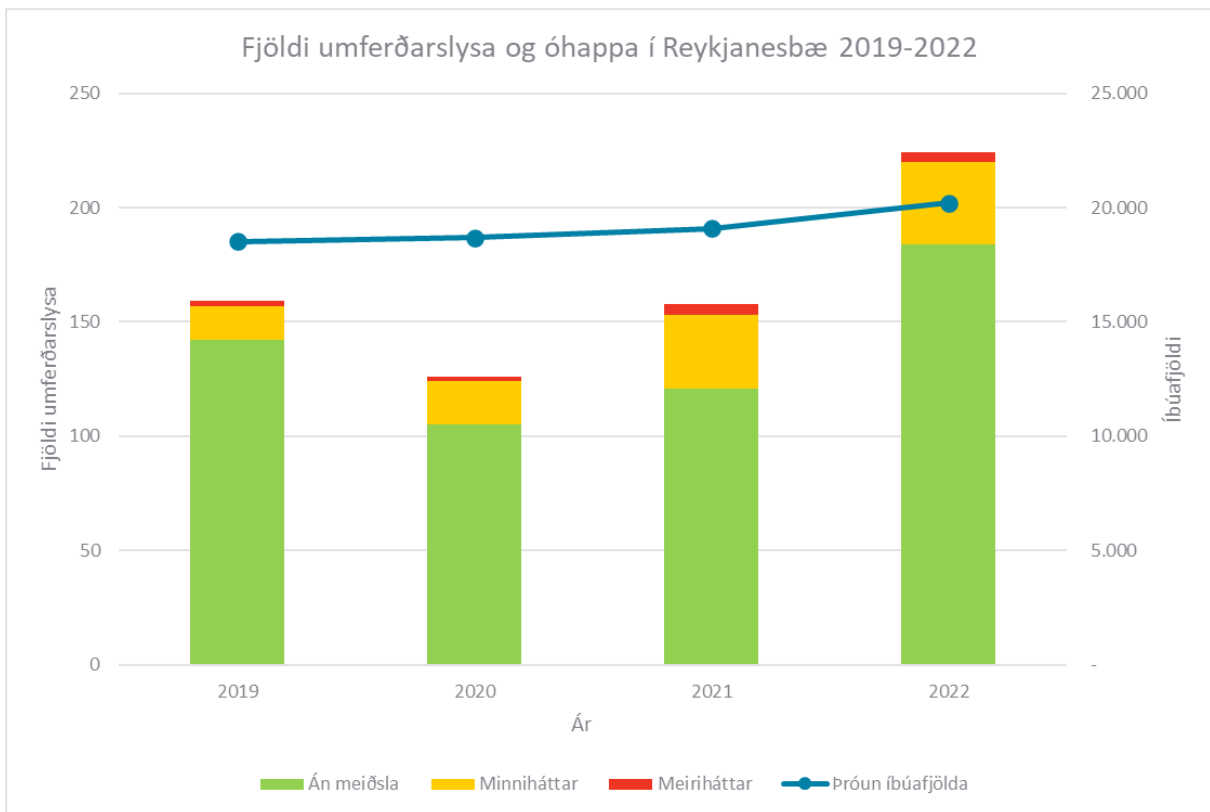
MYND 10 Staðsetning umferðarslysa á alvarlegum slysum í Reykjanesbæ á árunum 2014 til 2018.

2.3.3 Núverandi staða – Þróun og staðsetning slysa milli 2019-2022

Á árunum 2019-2022 urðu 667 slys og óhöpp í Reykjanesbæ. Flest slysanna eru óhöpp eða 83%, 15% eru með litlum meiðslum (minniháttar) og 2% alvarleg slys. Ekkert banaslys varð á tímabilinu.

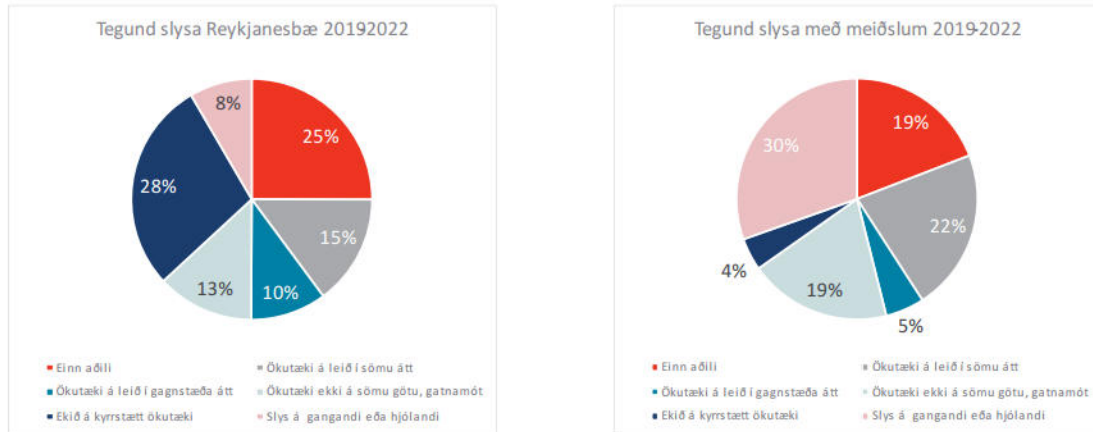
ATHUGASEMD

Taka verður slysgreiningu fyrir árin 2020-2021 með smá fyrirvara vegna Covid-19 heimsfaraldursins, en flestar slysgreiningar bæði hérlendis og erlendis sýna mikla minnkun í fjölda slysa á því tímabili.



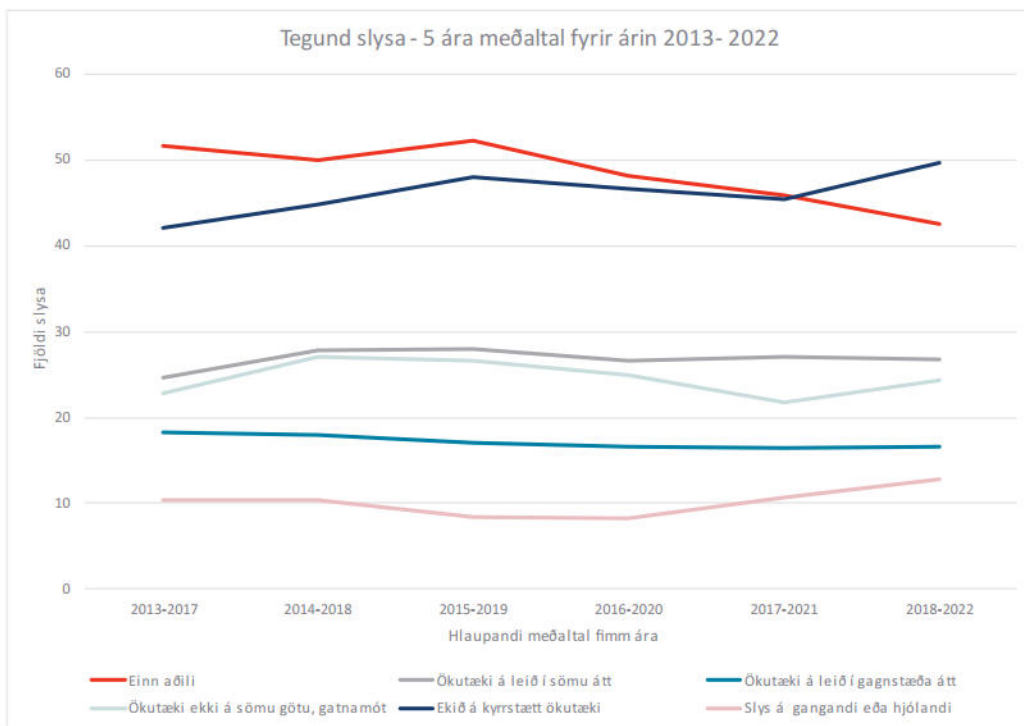
MYND 11 Fjöldi slysa á árunum 2019-2022 í Reykjanesbæ.

Ef litið er til tegund slysa þá má sjá að hæst hlutfall slysanna eru þar sem ekið er á kyrrstætt ökutæki og þar á eftir einslys. Hins vegar, ef einungis er horft til slysa með meiðslum má sjá að hæst hlutfall slysa með gangandi og hjólandi vegfarendum.



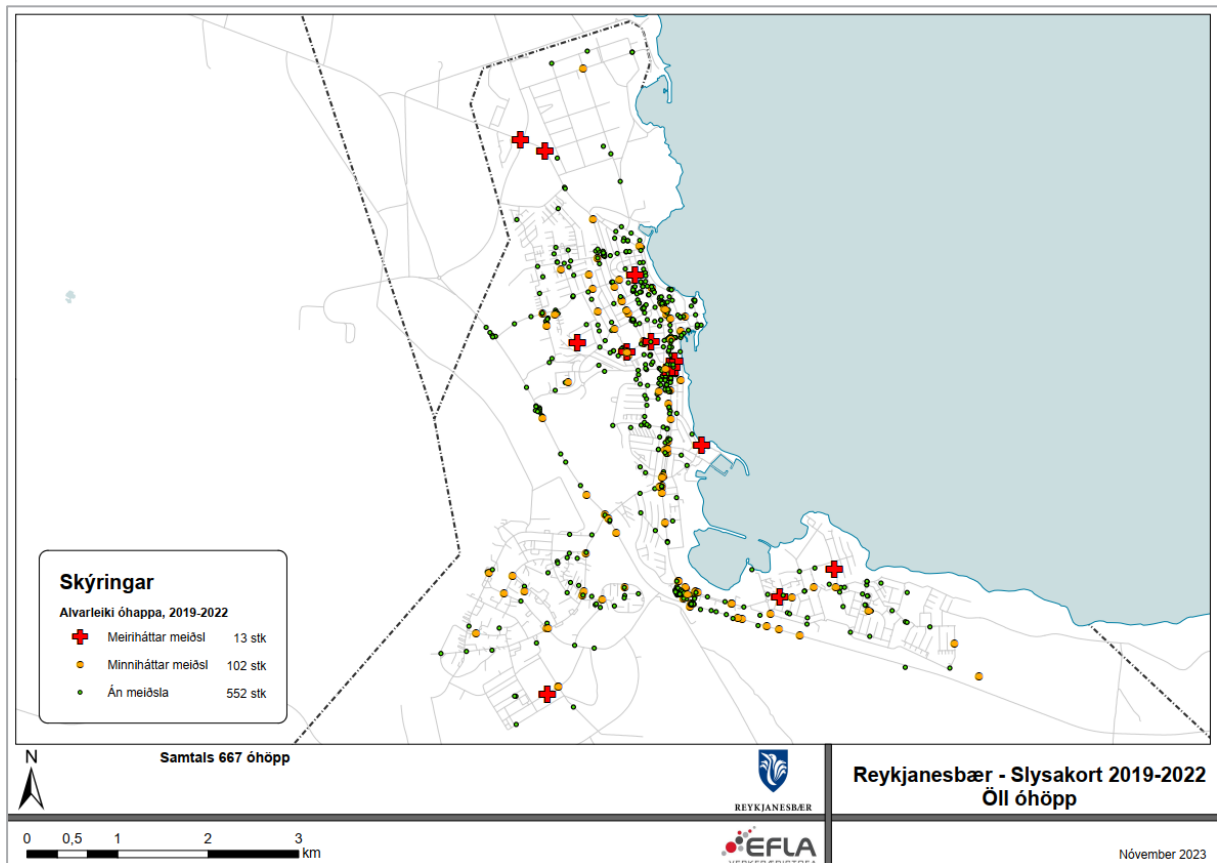
MYND 12 Tegund slysa í Reykjavík á árunum 2019-2022. Til vinstri öll slys og óhöpp, til hægri öll slys með meiðslum.

Erfitt er að sjá hvort ákveðin tegund slysa sé að aukast meira en aðrar á þessum fjórum árum. Ef litið er til síðustu tíu ára (2013-2022) má sjá að einslysum virðist vera að fækka en þau voru að meðaltali 52 árin 2013-2017 en eru 43 árin 2018-2022. Eins má sjá að flestar tegundir slysa standa nokkurn veginn í stað, fyrir utan slysa þar sem ekið er á kyrrstætt ökutæki (fóru úr 42 árin 2013-2017 í 49,6 árin 2018-2022) og slys á meðal gangandi og hjólandi (fóru úr 10,4 árin 2013-2017 í 12,8 árin 2018-2022).



MYND 13 Meðaltal slysa á fimm ára tímabili. Greiningar sýna að einslysum virðist fara fækkandi á meðan slysum meðal gangandi og hjólandi og þar sem ekið er á kyrrstætt ökutæki er að fjölga.

Niðurstöður benda því til þess að þau slys sem þurfi sérstaka athygli í núverandi umferðaröryggisáætlun eru slys á meðal gangandi og hjólandi vegfarenda auk slysa þar sem ekið er á kyrrstætt ökutæki.

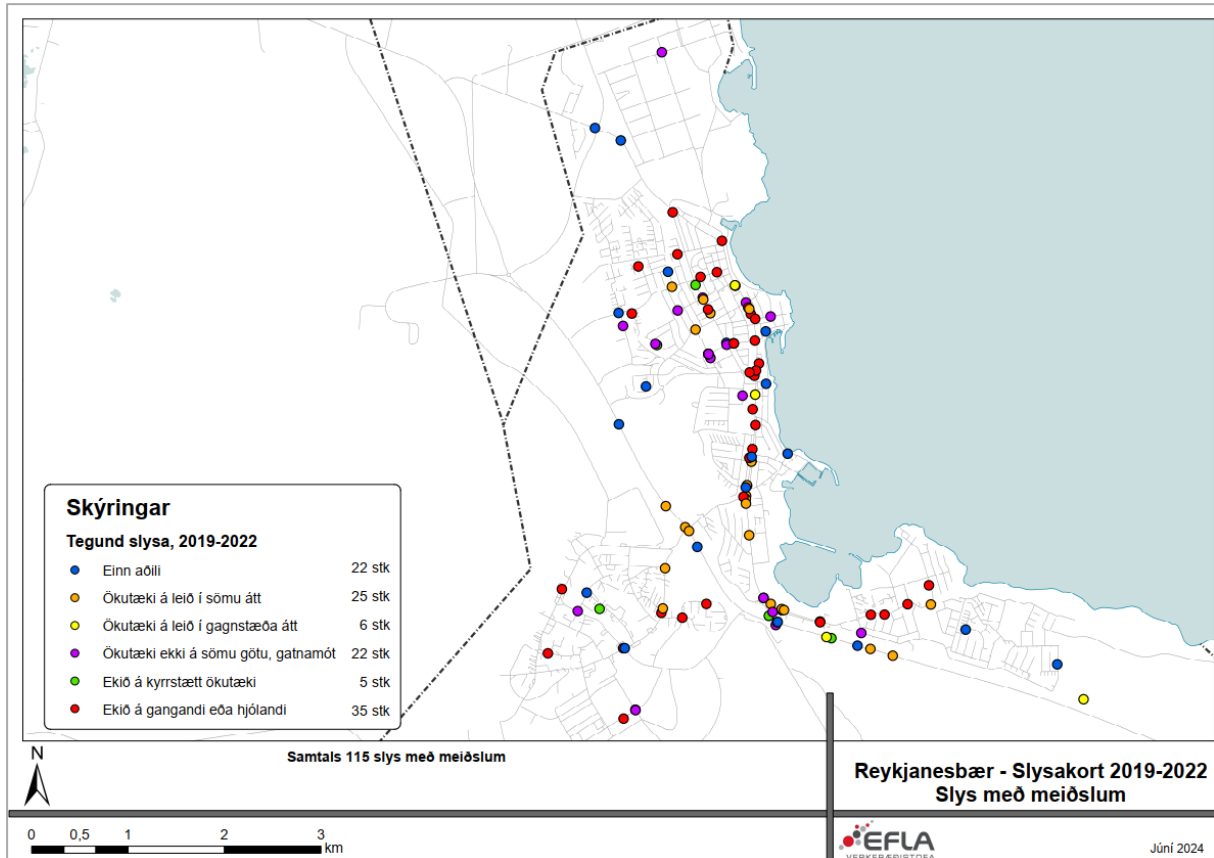


MYND 14 Staðsetning allra umferðarslysa og óhappa í Reykjavík árin 2019-2022.

Líkt og sjá má á mynd 14 er ákveðin samþjöppun slysa og óhappa innan sveitarfélagsins. Þá er töluvert af slysum og óhöppum á Njarðarbraut og Hafnargötu.

Þá má sjá breytingu í slysum á Reykjavíkbrautinni en ekkert alvarlegt slys er skráð á tímabilinu 2019-2022, sem er töluverð breyting frá fyrra tímabili. Hins vegar varð banaslys á tvöföldum kafla Reykjavíkbrautar nálægt Njarðvíkurvegi síðla árs 2023, en það er ekki inni í þessari tölfræði. Banaslysið var einslys, þar sem vegfarandi ók út af veginum.

Þegar skoðuð eru slys með meiðslum þá má sjá að flest þeirra eru slys með óvörðum vegfarendum, eða 35 af 115 slysum með meiðslum. Sjá má ákveðna samþjöppun slysa með óvörðum vegfarendum við gatnamót Þjóðbrautar og Njarðarbrautar. Þá má sjá að aftanákeyrslur (ökutæki á leið í sömu átt) eru nokkuð algeng en nokkur hluti þeirra er á Reykjavíkbrautinni en einnig innan bæjarins.



MYND 15 Gerð slysa með meiðslum og staðsetning þeirra í Reykjavík á árunum 2019-2022.

Töluvert af slysum með meiðslum eru einslys, en það eru slys þar sem einungis einn vegfarandi á þátt í slysinu eins og útafakstur og ekið á fastan hlut. Þá eru einnig töluvert mörg gatnamótaslys eins og við gatnamót Sunnubrautar og Faxabrautar.

2.4 Slysatiðni og slysakostnaður

Slysatiðni er ákveðinn mælikvarði notaður meðal annars til að fá vísbendingar um hættuleg gatnamót. Slysatiðni tekur ekki bara tilliti til fjölda slysa heldur einnig til fjölda vegfarenda. Slysatiðni er reiknuð sem fjöldi slysa á vegkafla/gatnamótum á hvern ekinn milljón kílómetra. Með slysatiðni fæst betri hugmynd um hvar hættuleg gatnamót og götuleggi er að finna, sem getur aðstoðað við forgangsriðun aðgerða.

Til að geta metið slysatiðni þurfa að liggja fyrir upplýsingar um fjölda ökutækja/vegfarenda. Slíkar upplýsingar liggja aðallega fyrir hjá Vegagerðinni og Reykjavík í umferðarlíkani sveitarfélagsins. Þegar slysatiðni er skoðuð geta ákveðnir staðir virst hættulegir ef umferð er mjög lítil á þeim stað og fá slys (til dæmis eitt). Slysatiðni getur því verið góður mælikvarði en einnig er hægt að horfa á slysakostnað til þess að skoða hvar þörf er á aðgerðum.

Útreikningar á samfélagslegum kostnaði umferðarslysa miðast við meðal samfélagslegan kostnað á slys frá Sigbórsson og Hilmarsson [4]. Hvert slys er dýrt fyrir samfélagið, en í kostnaði þeirra er ekki einungis eignatjón heldur einnig kostnaður við lögreglu og þeirra sem starfa við björgunarstörf, sjúkrahúskostnaður, kostnaður við aðhlyningu og framleiðslutap samfélagsins. Vinnan við útreikning á samfélagslegum kostnaði fór fram árið 2013 og því var verðlag aðlagð til ársins 2023 til að endurspegla núverandi kostnað umferðarslysa. Eins var ákveðið að skoða verðlag út frá þremur slysaflokkum, þar sem alvarlegum og banaslysum er slegið saman í einn flokk og fyrir árin 2019-2022.

TAFLA 1 Verðlag fyrir kostnað umferðarslysa í milljónum krónum fyrir árið 2023. Kostnaður var aukinn í samræmi við verðlagsbreytingar frá 2013-2023 [3].

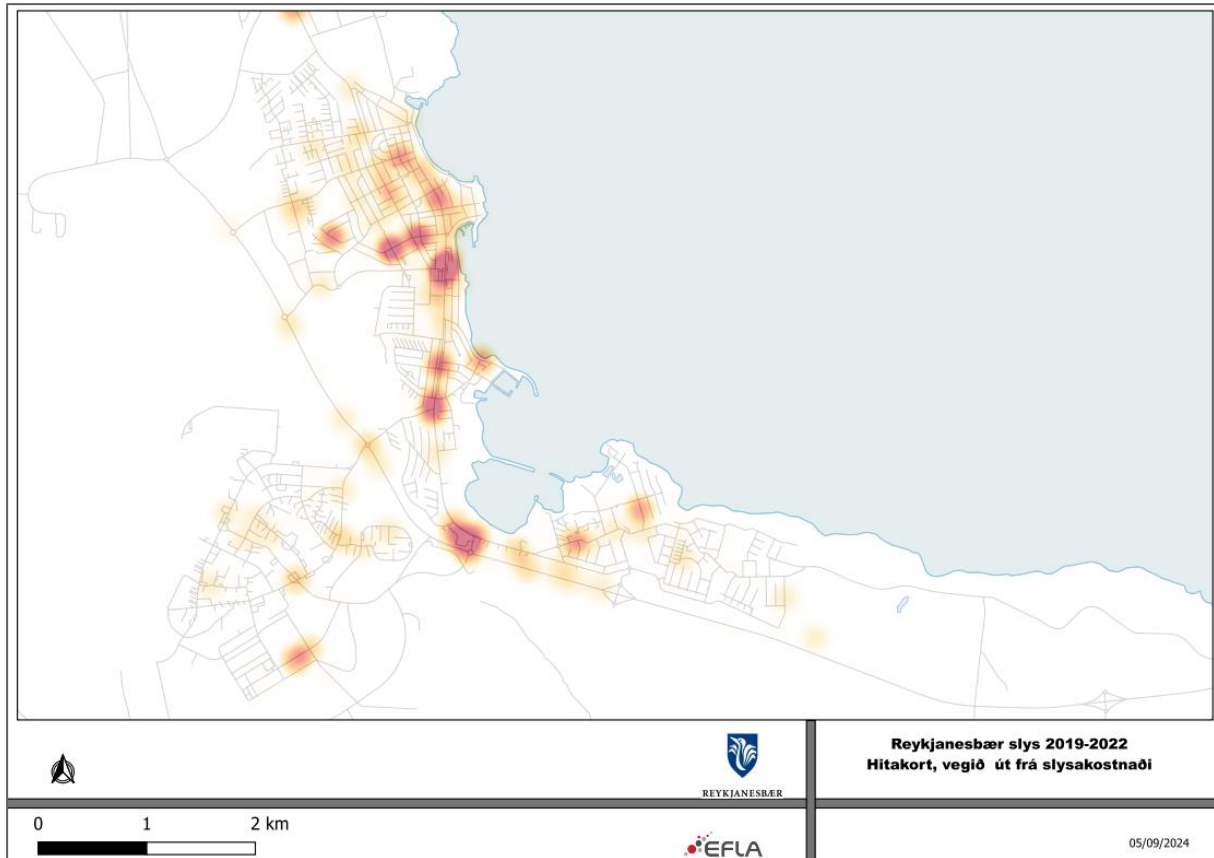
VERÐLAG 2023 Í MILLJÓNUM KR.				
Kostnaður	Óhöpp án meiðsla	Minniháttar meiðsl	Alvarleg meiðsl	Banaslys
4 flokkar	2,9	62,1	176,6	1347,9
3 flokkar	2,9	62,1	337,0	
2 flokkar	2,9	77,5		
1 flokkur	12,3			

Þessar forsendur gefa að samfélagslegur kostnaður umferðarslysa í Reykjanesbæ á þessum fjórum árum er áætlaður **12,3 milljarðar eða tæplega 3,1 milljarðar á ári**. Þar af er samfélagslegur kostnaður á vegum Vegagerðarinnar áætlaður **2,8 milljarðar eða tæplega 700 milljónir á ári og Reykjanesbæjar 9,5 milljarðar eða 2,4 á ári**. Eins og niðurstöðurnar gefur til kynna er kostnaður samfélagsins af umferðarslysum gríðarlegur. Fækkun slysa leiðir til lægri samfélagslegs kostnaðar í framtíðinni sem vegur á móti kostnaði við öryggisaðgerðir.

Mynd 16 sýnir hitakort þar sem slysin eru vegin út frá slysakostnaði mismunandi óhappastiga. Hitakort eru leið til að reyna að finna staði sem eru með hlutfallslega mikinn slysafjölda og gefa vísbendingar um slysaþyrpingar. Hitakortið dregur fram nokkra staði sem vert er að skoða:-

- Gatnamót Njarðarbrautar og Víkavegar
- Gatnamót Njarðarbrautar og Grænásbrautar
- Gatnamót Njarðarbrautar og Bolafóts
- Gatnamót Njarðarbrautar og Þjóðbrautar
- Gatnamót Hringbrautar og Faxabrautar

Hafa verður í huga að slysakostnaður gefur bara eina mynd af stöðum þar sem leggja á áherslu á bætt umferðaröryggi en gefur ekki endilega til kynna staði þar sem slys geta orðið í framtíðinni.



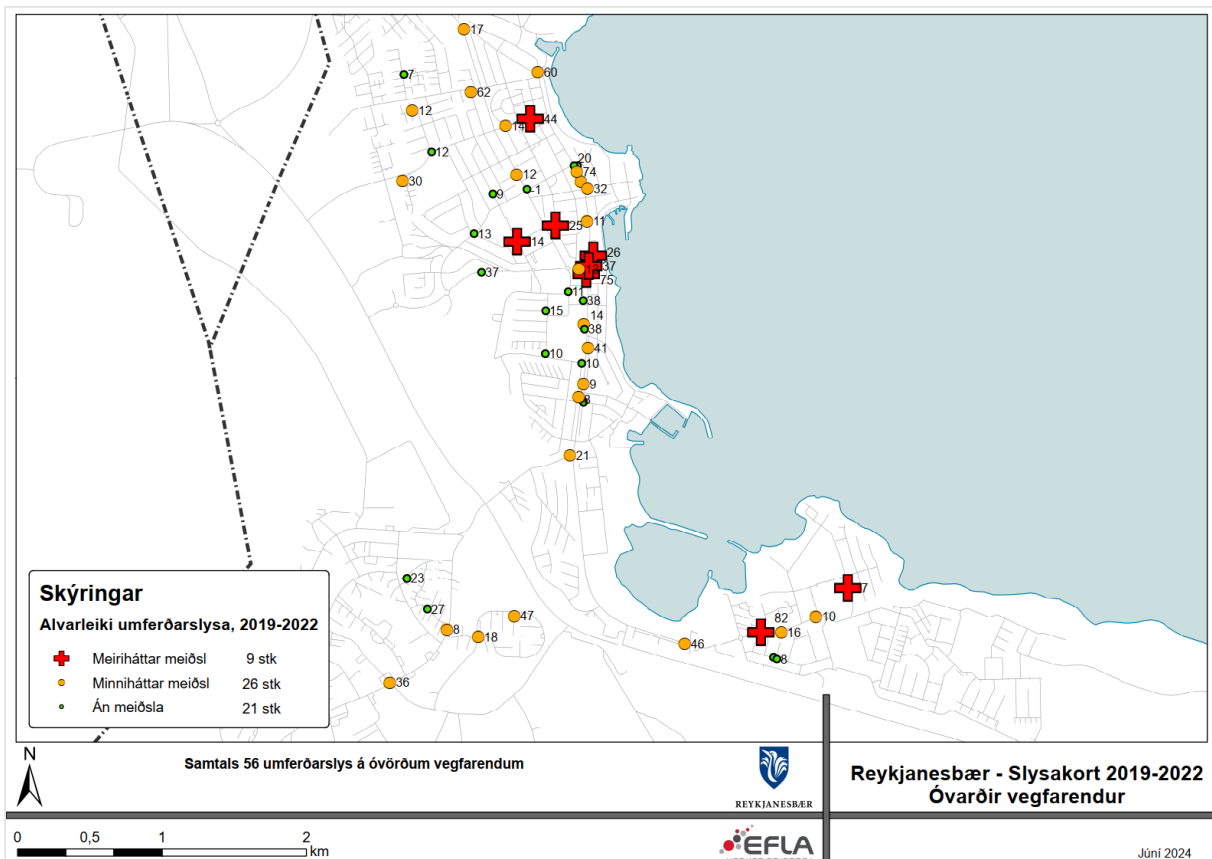
MYND 16 Hitakort vegið út frá slyskostnaði slysa í Reykjanesbæ frá árinu, 2019-2022.

3 ÓVARÐIR VEGFARENDUR

Samkvæmt greiningu á umferðarslysum er hlutfallslega meiri hættu á að óvarðir vegfarendur hljóti lítil eða alvarleg meiðsli/banaslys þegar þeir lenda í umferðarslysi. Til að ná settum markmiðum um fækkun slysa með litlum eða alvarlegum meiðslum/banaslys er því mikilvægt að leggja sérstaka áherslu á óvörðu vegfarendurnar. Því voru slys með þeim greind sérstaklega, óháð veghaldara.

3.1 Staðsetning slysa 2019 – 2022

Á árunum 2019-2022 urðu 56 umferðarslys meðal óvarinna vegfarenda¹ Reykjanesbæ (Mynd 17). Alls voru 21 þeirra óhöpp án meiðsla, 26 slys með litlum meiðslum og 9 slys með alvarlegum/meiriháttar meiðslum. Staðsetningu slysa má sjá á Mynd 17.



MYND 17 Slys á meðal óvarinna vegfarenda í Reykjanesbæ.

¹ Í þessari skýrslu eru óvarðir vegfarendur allir þeir sem ferðast fótgangandi, hjólandi, á rafhjólum eða rafhlaupahjólum.

Slysin virðast vera nokkuð dreifð um bæinn en þó má sjá samþjöppun á þeim, sérstaklega á Hafnargötu og Njarðarbraut. Ljóst er að endurskoða þarf gönguleiðir og þveranir á þessum stöðum og þá sérstaklega við gatnamót Njarðarbrautar og Þjóðbrautar.

Stór hluti slysa með óvörðum vegfarendum eru með meiðslum (9/56) en eðlilegar skýringar eru á því. Í flestum tilfellum er ekki kallað til Lögreglu ef slys meðal gangandi eða hjólandi vegfarenda eru án meiðsla. Því er eðlilegt að þau slys sem skráð eru í gagnagrunninn séu í flestum tilfellum með meiðslum.

3.2 Gerð slysa

Ef horft til gerða slysa með óvörðum vegfarendum má sjá að stærstur hlutur þeirra er meðal hjólandi vegfarenda (25 af 56 slysum) en eins er þó nokkur fjöldi fallslysa hjólandi (13) og þar sem ekið er á gangandi (18) (tafla 2).

TAFLA 2 Tegund umferðarslysa þegar ekið er á óvarða vegfarendur og aldur vegfarandans. Öll umferðarslys með og án meiðsla á árunum 2019-2022.

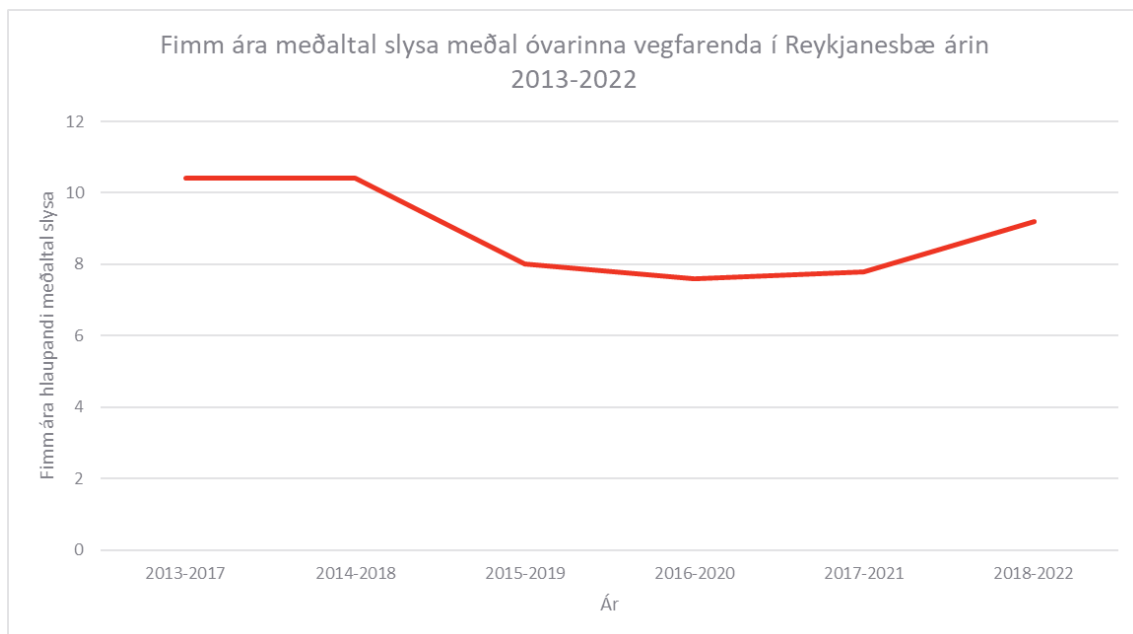
ALDURSBIL	EKIÐ Á HJÓLREIÐAMANN	FALLSLYS HJÓLANDI	EKIÐ Á GANGANDI	SAMTALS	HLUTFALL
0-12 ára	12	3	3	18	32%
13-17 ára	6	1	2	9	16%
18-29 ára	3	3	2	8	14%
30-49 ára	4	4	8	16	29%
50-66 ára	0	2	0	2	4%
67 ára og eldri	0	0	3	3	5%
Samtals	25	13	18	56	100%

Samkvæmt ferðavenjukönnun SSH og samgönguráðs, framkvæmd um haustið 2022, eru um 13% ferða íbúa Reykjanesbæ gangandi og 1% á reiðhjóli. Hlutfall fótgangandi ferða fór hækkandi milli ferðavenjukannanna (11% árið 2019) en lækkandi fyrir hjólandi (2% árið 2019). Einungis 7% svarenda segjast hjóla allt árið en 22% hjóla hluta úr ári, 31% sjaldan og 41% hjóla aldrei. Þetta er neikvæð þróun frá ferðavenjukönnun frá 2019 þegar 39% sögðust aldrei hjóla [4]. Ferðavenjukönnunin bendir því til neikvæðrar þróunar er varðar hlutfall hjólandi vegfarenda í sveitarfélaginu en þó má sjá að þeir eru töluvert hátt hlutfall slysa meðal óvarinna vegfarenda. Þá má velta fyrir sér hvort hluti hjólandi vegfarenda séu á rafhlaupahjóli/vespu en töluverð fjölgun hefur orðið í slíkum slysum (sjá nánar í kafla 3.6).

Aldur þeirra gangandi vegfarenda sem lentu í umferðarslysi var greindur og sýnir að 27 af 56 vegfarendum (48%) voru á grunnskólaaldri (17 ára og yngri). Þá má einnig sjá að stórt hlutfall slysa þar

sem ekið er á hjólreiðamann er meðal vegfarenda sem eru yngri en 12 ára (12 einstaklingar) og eins yngri en 17 ára (6 einstaklingar). Hins vegar verður að líta til þess að mikil vanskráning er í umferðarslysum meðal hjólandi vegfarenda. Þá má gera ráð fyrir að allt að 90% umferðarslysa með hjólandi vegfarendum séu ekki í slysskráningunni og því sé töluvert fleiri slys á meðal þessara vegfarenda.

Með því að horfa á fimm ára meðaltal slysa meðal óvarinna vegfarenda má sjá þróun í þeim slysum. Líkt og sést á Mynd 18 þá voru að meðaltali í kringum 10 slys/á ári meðal óvarinna vegfarenda frá 2013-2017 en þeim fór fækkandi þar til í kringum 2022 þegar þeim byrjaði að fjölga aftur. Nokkrar ástæður geta legið að baki þessari þróun og er það meðal átak í að auka skráningu umferðarslysa með hjólandi vegfarendum og fjölgun slysa meðal þeirra sem nota rafhlaupahjól.



MYND 18 Fimm ára meðaltal slysa meðal óvarinna vegfarenda í Reykjaneshæ á árunum 2013-2022.

Einslys hjólandi vegfarenda eru einnig nokkuð algeng en erlendar rannsóknir sýna að það séu algengustu slysin meðal gangandi og hjólandi vegfarenda. Slíkt slys teljast ekki formlega sem umferðarslys meðal gangandi vegfarenda þó þau geri það fyrir hjólandi [5] [6] [7]. Engu að síður skilar afar lítill hluti einslysa meðal hjólandi sér í slysatölfræðina (0,4% með litlum meiðslum og 2,3% með alvarlegum meiðslum) [6]. Helstu leiðir til þess að draga úr einslysum hjólandi vegfarenda er að bæta viðhald og bæta innviði fyrir hjólandi [8]. Þá er mikilvægt að stígar séu sópaðir á vorin þar sem lausamöl og sandur hefur mikil áhrif á yfirborðið og á veturna sé reynt eftir fremsta megni að hreinsa snjó og hálkuverja. Eins er mikilvægt að hvetja hjólandi til þess að notast við öryggisbúnað eins og hjálm og endurskinsmerki.

Skoðanir fólks á hjálmum eru misjafnar. Einhver umræða hefur skapast um að hjólandi hætti að hjóla með því að setja lög um hjálmanotkun og því hefur verið brugðið á það ráð á Íslandi að einungis hafa hjálmaskyldu fyrir börn og unglunga undir 16 ára aldri. [9]. Hjálmanotkun á hjóli getur hins vegar dregið verulega úr líkum á alvarlegum meiðslum á höfði (minnkar líkur um 60%) en minni áhrif eru á andlitsáverka (23%). Þá sýna einnig rannsóknir að þeir hafa álíka öryggisáhrif fyrir börn og fullorðna. Þá eru þeir líklegri til þess að veita meiri vörn í fallslysum en slysum á milli akandi og hjólandi [10]. Með tilliti til þess hve stór hluti slysa meðal óvarinna vegfarenda í Reykjanesbæ eru hjólandi er mikilvægt að hvetja áfram til hjálmanotkunar þó kannanir hafa sýnt að almennt séð er hjálmanotkun nokkuð algeng á meðal íslenskra hjólreiðamanna [11].

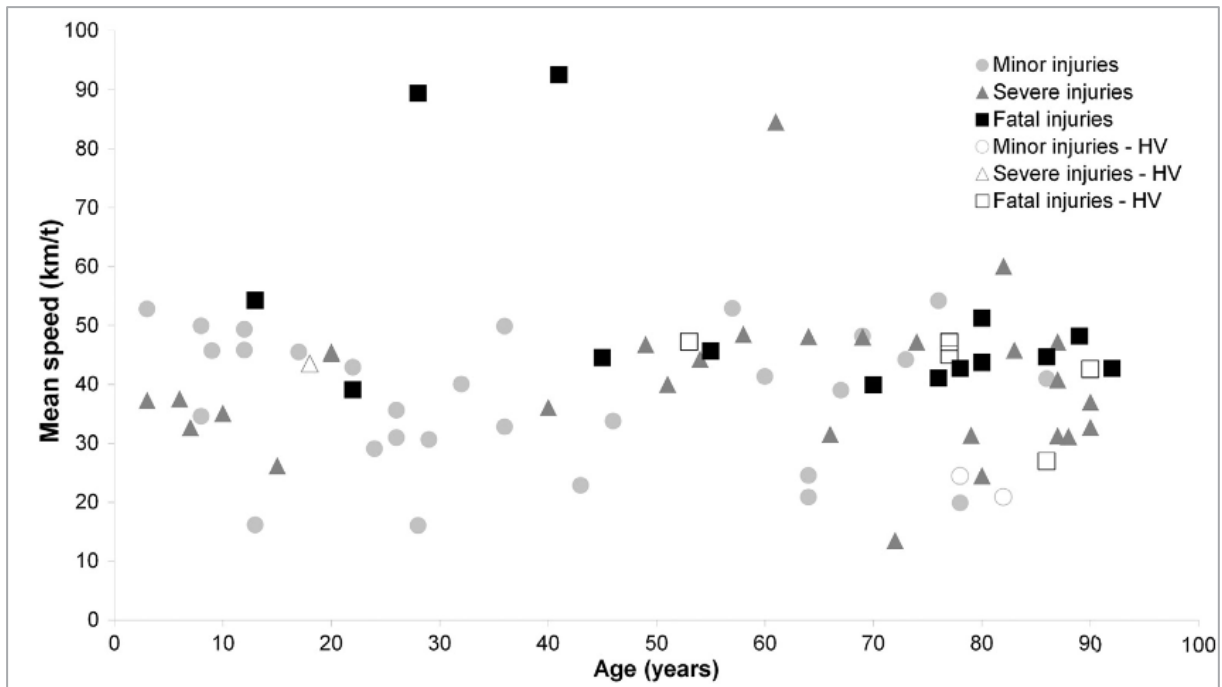
Rannsóknir hafa sýnt það að slys á götuleggjum eru alla jafna alvarlegri meðal hjólandi vegfarenda en í gatnamótum. Helsta ástæða þess er hraðinn, en hraði er alla jafna lægri við gatnamót en á götuleggjum [12]. Til að fækka slysum meðal hjólandi og gangandi vegfarenda á bæði götuleggjum og gatnamótum er mikilvægt að leggja áherslu á lágan hraði ökutækja þar sem þessir vegfarendahópar mætast. Þá eru bættir innviðir fyrir hjólandi, aðskildir hjólastígar, ein helsta leiðin til þess að bæta aðgengi, greiðfærni og öryggi hjólandi vegfarenda. Valið á milli einstefnu eða tvístefnu hjólastíga er háð aðstæðum hverju sinni. Einstefnu hjólastígar eru ráðlagðir á svæðum þar sem mikið er um innkeyrslur eða vegamót á kafla en við gatnamót búast ökumenn ekki alltaf við hjólandi vegfarendum úr mótlægri akstursstefnu [8].

Engir árekstrar voru skráðir á milli hjólandi og gangandi vegfarenda. Engu að síður, í sumum tilfellum, eins og við stórt flæði gangandi vegfarenda, getur verið þörf á að hægja á hjólandi. Bómur/grindur geta valdið hættulegum áverkum á hjólandi vegfarendum og því ekki mælt með að nota þær við enda stíga í miklum halla [13] og þá er frekar mælt með að sveigja stíginn við gatnamótin til að hægja á vegfarendunum.

3.3 Hraði í slysum við óvarða vegfarendur og hraðatakmarkandi aðgerðir

Hraði ökutækja hefur áhrif á líkur á að lenda í slysi og afleiðingar slysa [6, 14]. Eftir því sem hraðar er keyrt, því styttri viðbragðstími ökumanns og þar sem aksturshraði við árekstur stýrir stærð höggsins þá þýðir meiri hraði meira högg/álag og þar af leiðandi í flestum tilfellum alvarlegri slysi. Ökumenn vanmeta oft stærð krafta í slysum en rannsóknir sýna að við hærri hraða en 20 km/klst. fara líkur á alvarlegum slysum að aukast meðal gangandi vegfarenda sem ekið hefur verið á (Mynd 18). Þá spilar aldur einnig mikið hlutverk og eins stærð og lögun ökutækisins.

Með tilliti til þessa er ráðlagt að hraða við þveranir óvarinna vegfarenda sé haldið í lágmarki.



MYND 19 Alvarleiki áverka eftir aldri gangandi vegfarenda sem ekið var á miðað við mældan meðalhraða á árekstrarstað [15].

Þá hafa rannsóknir einnig sýnt að banaslys hjólandi vegfarenda eru fátíð þar sem meðalhraði ökutækja er lægri en 39 km/klst. og eftir 25 km/klst. byrja líkur á alvarlegum áverkum að aukast [15].

Hugmyndafræði Núllsýnarinnar byggir á því að enginn eigi að slasast alvarlega eða látast í umferðarslysum en ekki er raunhæft að ætla að ná að fyrirbyggja öll. Raunhæfara er að leggja áherslu á að reyna að lágmarka afleiðingar slysa, ef þau gerast. Það er, að ákvarða hámarkshraða, og raunhraða, út frá því hvers konar slys séu líkleg til að eiga sér stað og hve háan hraða veikasti vegfarandinn er líklegur til að þola. Þar sem flest banaslys verða þar sem meðalhraði í götu er á bilinu 40-50 km/klst. þá er árangurríkast að ná að lækka hraða við þveranir í þeim götum niður fyrir 30 km/klst. með hraðatakmarkandi aðgerðum.

Meðal hraðatakmarkandi aðgerða má nefna hraðahindranir, upphækkanir á gangbrautum, þrengingar og hlykki á vegi. Aðrar aðgerðir eins og hraðavaraskilti, lækkun hámarkshraða og miðeyjur milli akstursstefna geta einnig haft áhrif á umferðarhraða en þó í minni skala en þau fyrrnefndu [13].

Þegar litið er til staðsetningu hraðatakmarkandi aðgerða er oft sérstaklega litið til gönguleiða skólabarna. Slíkar aðgerðir lágmarka ekki einungis líkur á alvarlegum eða banaslysum heldur geta þær einnig fengið foreldra til að upplifa að öruggara sé að senda börnin að sjálfsdáðum í skólann, sem aftur getur lágmarkað akstur við skólann.

3.4 Skólar og gönguleiðir skólabarna

Vorið 2020 lagði EFLA fyrir könnun meðal skólabarna í Reykjanesbæ á gönguleiðum þeirra í skólann auk ferðavenja. Könnun á skólaleiðum veita upplýsingar um það hvernig skólabörn upplifa umferðaröryggi. Könnunin var framkvæmd á skólatíma til að koma í veg fyrir að þau verði fyrir áhrifum frá foreldrum/forráðamönnum um hættustaði.

Grunnskólar Reykjanesbæjar eru sjö; Akurskóli, Háaleitisskóli, Heiðarskóli, Holtaskóli, Myllubakkaskóli, Njarðvíkurskóli og Stapaskóli.

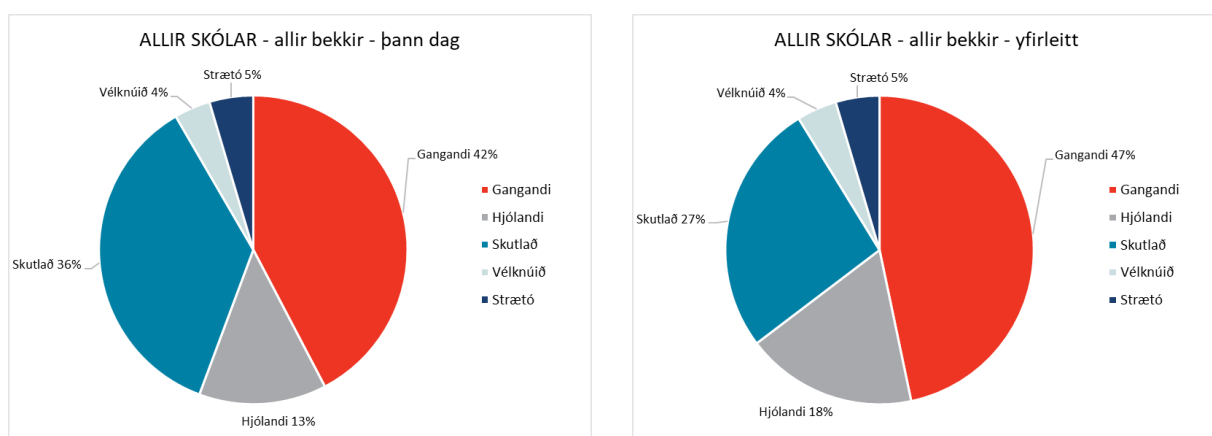
Í samræmi við leiðbeiningar Vegagerðarinnar og Samgöngustofu var könnunin lögð fyrir nemendur í 3., 6. og 9. bekk. Könnunin fór þannig fram að skólastjórar hvers skóla fengu aðganga að hlekk að könnuninni. Hlekknum var svo komið til viðkomandi kennara sem lagði könnunina fyrir nemendur. Nemendur voru meðal annars beðnir um að svara:

- Hvaða ferðamáta þau notuðust við þann daginn
- Hvaða ferðamáta þau notast við yfirleitt
- Á loftmynd voru þau beðin um að teikna leiðina sem þau gengu í skólann eða ganga vanalega í skólann
- Á loftmynd voru þau beðin um að merkja inn staði sem þau telja varasama og tilgreina hvað það er sem gerir staðinn varasaman

Ekki var lögð áhersla á að börn í 3. bekk teiknuðu leiðina sína í skólann, enda getur það reynst þeim erfitt að átta sig á loftmynd.

3.4.1 Ferðavenjur – allir skólar

Á Mynd 20 má sjá niðurstöður um ferðavenjur meðal allra skólanna sem svöruðu könnuninni, alls sjö skólar. Alls voru 501 nemandi sem svöruðu ferðavenjukönnuninni.



MYND 20 Hlutfall ferðamáta skólabarna í 3., 6. og 9. bekk í öllum grunnskólum Reykjanesbæjar sem tóku þátt í könnunni. Ferðamáti þann dag sem könnun var lögð fyrir (til vinstri) og ferðamáti sem er yfirleitt fyrir valinu (til hægri).

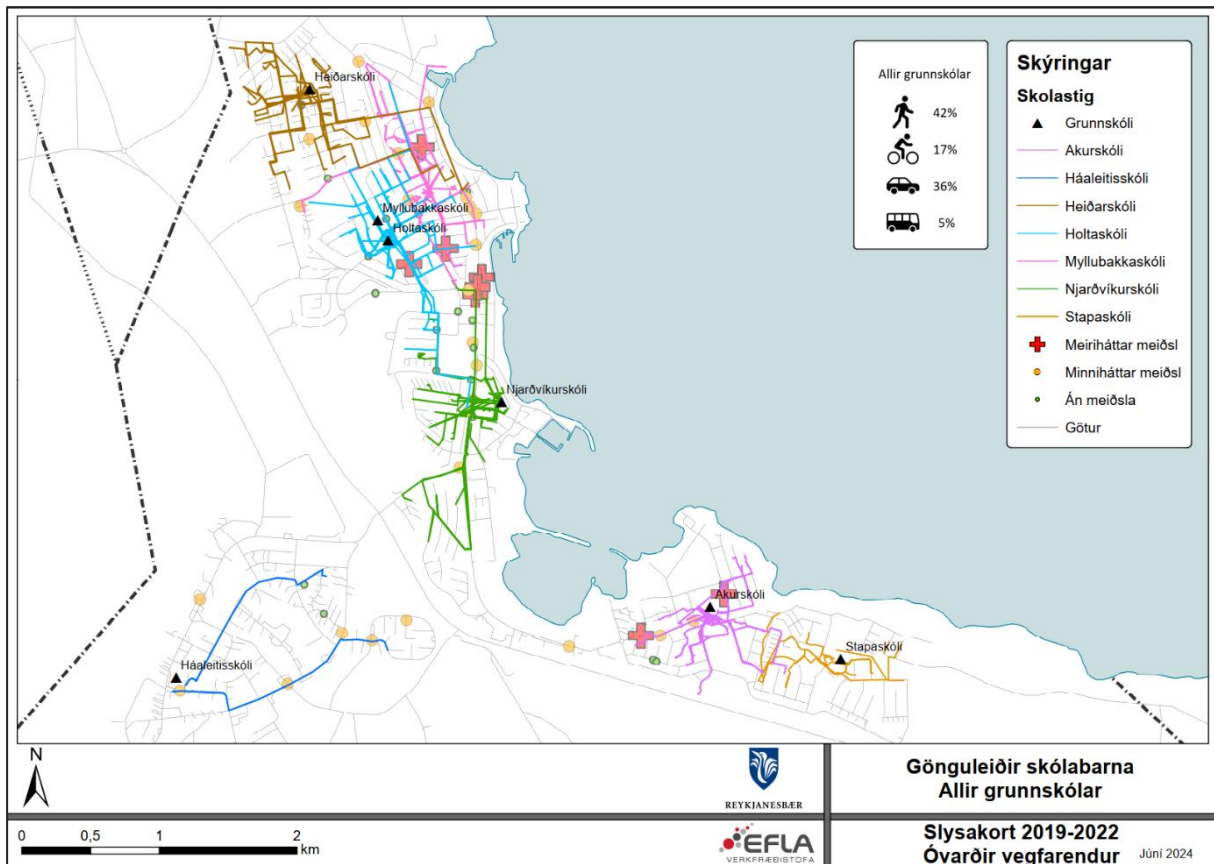
Eins og sést á myndunum kemur meirihluti nemenda í skólann með virkum ferðamáta (gangandi, hjólandi eða vélknúíð hjól), en 59% nemenda svaraði að þeir komu gangandi eða hjólandi daginn sem könnunin fór fram. Hins vegar sögðust 65% yfirleitt koma gangandi eða hjólandi. Aftur á móti var 36% nemenda skutlað í skólann daginn sem könnunin fór fram en yfirleitt er 27% þeirra skutlað. Aðeins 5% nemenda koma með strætó.

Þegar niðurstöður um ferðamáta nemenda eru skoðaðar eftir árgöngum (tafla 3), má sjá að mjög stór hluti barna í 3. og 6. bekk er skutlað í skólann og rúmlega 60% barna í 9. bekk koma gangandi eða hjólandi.

TAFLA 3 Ferðamáti skólabarna í Reykjanesbæ eftir árgöngum.

Ferðamáti	3. bekkur		6. bekkur		9. bekkur	
	Pann daginn	Yfirleitt	Pann daginn	Yfirleitt	Pann daginn	Yfirleitt
Gangandi	34%	37%	39%	47%	53%	55%
Hjólandi	19%	30%	14%	17%	7%	8%
Skutlað	46%	32%	38%	26%	26%	22%
Vélknúíð	0%	0%	1%	1%	10%	11%
Strætó	1%	1%	8%	8%	4%	4%

Mynd 21 sýnir gönguleiðir skólabarna í Reykjanesbæ.



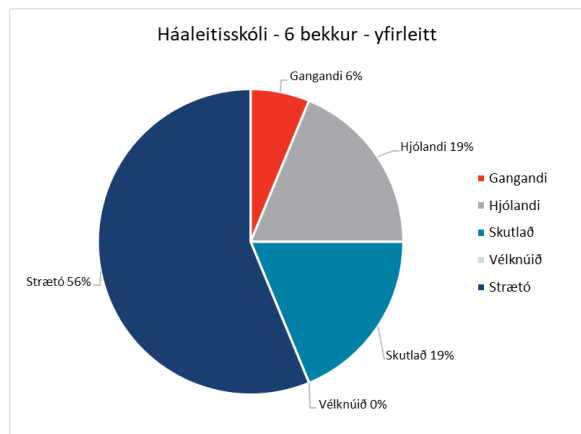
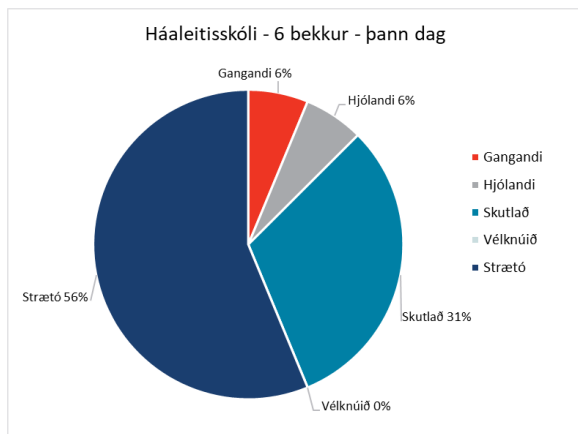
MYND 21 Gönguleiðir skólabarna í Reykjavík. Gögn unnin upp úr upplýsingum um gönguleiðir frá skólabörnum í 3., 6., og 9.bekk. Sýnt er hlutfall ferðamáta allra skólanna miðað við þann dag sem könnunin var gerð.

Mismunandi fjöldi gönguleiða er merktur inn á kortið milli skóla, en yfirburða fáar gönguleiðir voru merktar í Háaleitisskóla sem skýrist líklega af því að lítið hlutfall nemenda gengur í skólann og einnig svöruðu fáir nemendur könnuninni. Flestar gönguleiðir voru teiknaðar hjá nemendum í Holtaskóla enda er hæsta hlutfall nemenda í sveitarfélaginu sem gengur að jafnaði í skólann í Holtaskóla (57%). Stórt hlutfall nemenda gengur og hjólar líka í Akurskóla, en þær niðurstöður eru þó örlítið skekktar þar sem nemendur í 3.bekk svöruðu ekki könnuninni í Akurskóla.

Hér á eftir verða gönguleiðir og val á ferðamáta skólabarna skoðað nánar fyrir hvern skóla fyrir sig ásamt því að umferðarslys á óvörðum vegfarendur eru kortlögð. Einnig verða hættupunktur skólabarna skoðaðir.

3.4.2 Háaleitisskóli

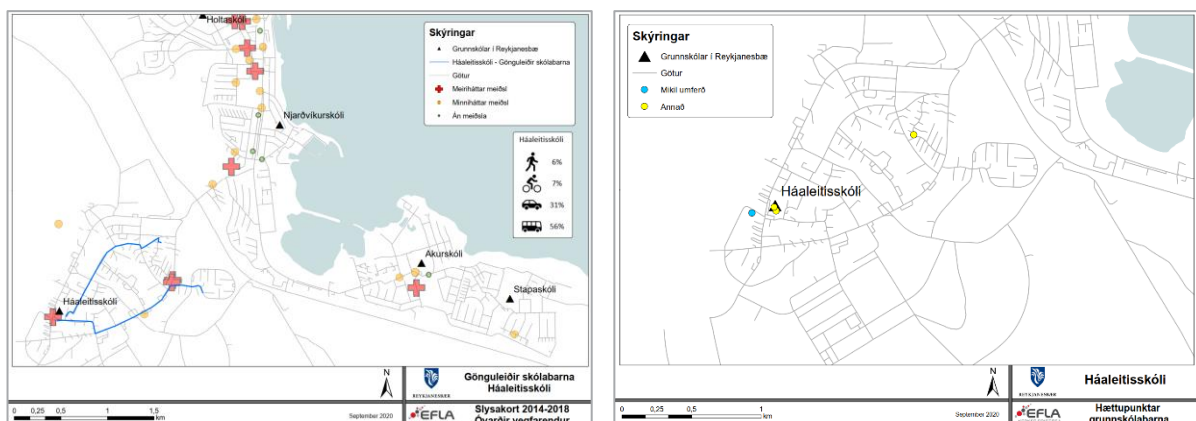
Í lok maí 2020 voru ferðavenjur hjá nemendum í 3., 6. og 9. bekk í Háaleitisskóla kannaðar. Aðeins 16 nemendur í 6. bekk svöruðu ferðavenjukönnuninni en enginn í 3. bekk né 9. bekk svöruðu. Mynd 22 sýnir hlutfall ferðamáta nemenda í 6. bekk, í Háaleitisskóla, annars vegar þann dag sem könnun var lögð fyrir og hins vegar þann ferðamáta sem yfirleitt verður fyrir valinu.



MYND 22 Hlutfall ferðamáta skólabarna í 6. bekk í Háaleitisskóla. Ferðamáti þann dag sem könnun var lögð fyrir (til vinstri) og ferðamáti sem er yfirleitt fyrri valinu (til hægri).

Stór hluti nemenda í 6. bekk Háaleitisskóla koma með strætó í skólann, eða 56% sem er langt yfir meðaltali yfir alla grunnskóla í Reykjanesbæ, sem var 5%. Aðeins 12% nemenda komu með virkum ferðamáta í skólann, þann dag sem könnunin var gerð og 25% segjast yfirleitt koma með virkum ferðamáta í skólann. Hins vegar var 31% nemenda skutlað í skólann þann dag sem könnunin fór fram og 19% er yfirleitt skutlað í skólann. Er hlutfallið sambærilegt þegar verið er að bera saman ferðavenjur nemenda í 6. bekk í Reykjanesbæ.

Gönguleiðir skólabarna í Háaleitisskóla eru sýndar á Mynd 23 til vinstri, ásamt staðsetningum og alvarleika umferðarslys á óvörðum vegfarendum árin 2014-2018 og til hægri má sjá staðsetningar þar sem skólabörn upplifa sig óörugg á leiðinni í skólann í 6. bekk í Háaleitisskóla.



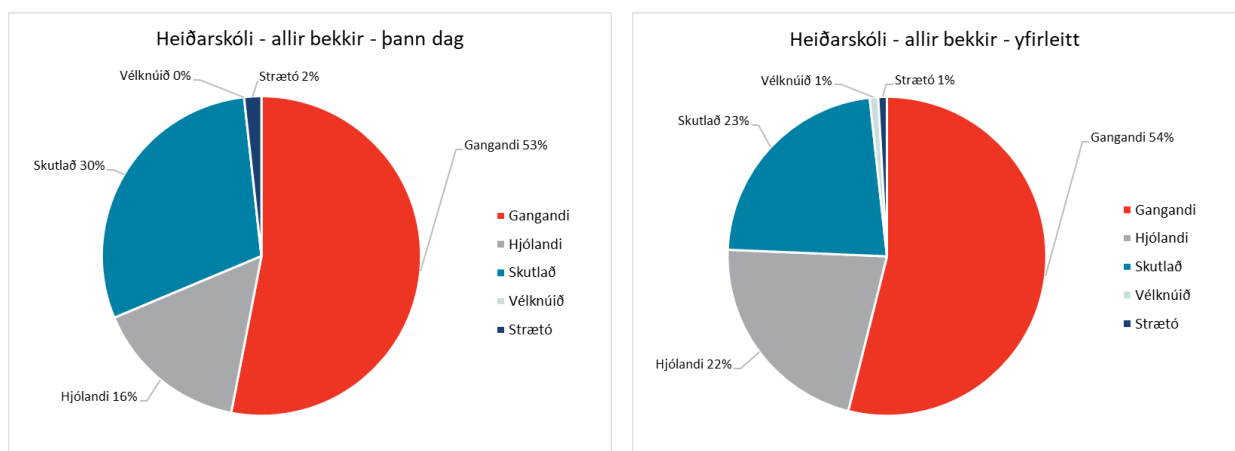
MYND 23 Til vinstri: Gönguleiðir skólabarna í Háaleitisskóla. Gögn unnin upp úr upplýsingum um gönguleiðir frá skólabörnum í 6. bekk. Sýnt er hlutfall ferðamáta miðað við þann dag sem könnunin var gerð og umferðarslys á óvörðum vegfarendum 2014-2018. Til hægri: Hættupunktur skólabarna í Háaleitisskóla.

Fjögur umferðarslys á óvörðum vegfarendum falla innan merktra gönguleiða skólabarna í Háaleitisskóla, þrjú slys með meiriháttar meiðslum og eitt með litlum meiðslum. Öll alvarlegu slysin, með meiriháttar meiðslum voru slys á börnum (6, 8 og 12 ára) þar sem ekið var á þau við stoppistöð

Strætó. Eitt við stoppistöðina Háaleitisbraut og tvö við stoppistöðina Bogabraut á Grænsásbraut. Ljóst er að mikilvægt er huga vel að öryggi stoppistöðva nálægt Háaleitisskóla, ásamt innviðum að og frá stoppistöðvunum og þverana við stoppistöðvar.

3.4.3 Heiðarskóli

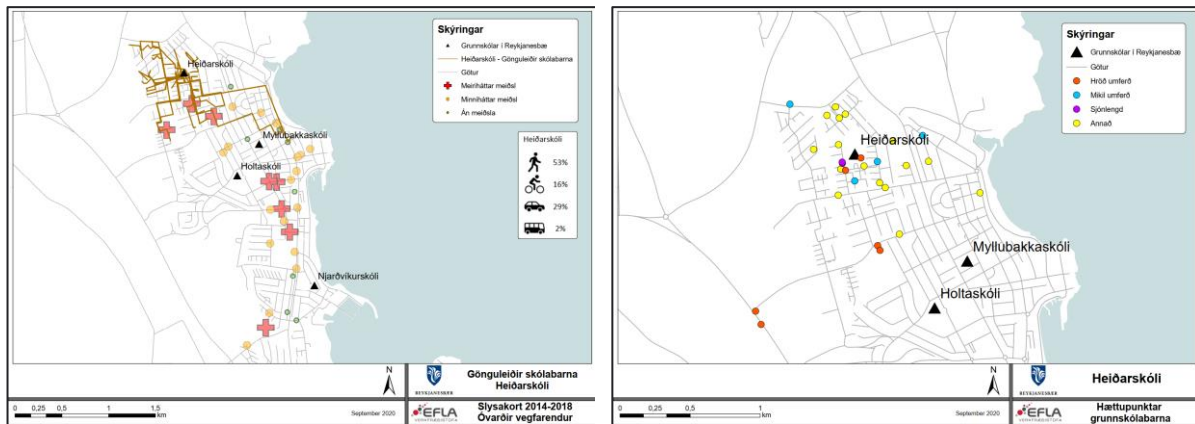
Dagana 27.-28. maí 2020 voru ferðavenjur hjá nemendum í 3., 6. og 9. bekk í Heiðarskóla kannaðar. Alls voru 115 sem svöruðu ferðavenju könnuninni. Mynd 24 sýnir hlutfall ferðamáta í Heiðarskóla, annars vegar þann dag sem könnun var lögð fyrir og hins vegar þann ferðamáta sem yfirleitt verður fyrir valinu.



MYND 24 Hlutfall ferðamáta skólabarna í 3., 6. og 9. bekk í Heiðarskóla. Ferðamáti þann dag sem könnun var lögð fyrir (til vinstri) og ferðamáti sem er yfirleitt fyrri valinu (til hægri).

Rúmlega helmingur nemenda í Heiðarskóla kemur gangandi í skólann, 53% nemenda þann dag sem könnunin fór fram og 54% yfirleitt. Einnig kom 16% nemandi hjólandi í skólann þegar könnunin var gerð og yfirleitt koma 22% nemenda á hjóli. Má því gera ráð fyrir að yfirleitt komi 76% nemenda með virkum ferðamáta í skóla sem er hæsta hlutfall í skólum bæjarins. Um 30% nemenda var skutlað í skólann þann dag sem könnunin var gerð en 23% segjast yfirleitt vera skutlað í skólann. Mjög fáir nemendur koma með strætó eða á vélknúnu ökutæki, enginn nemandi kom á vélknúnu ökutæki daginn sem könnunin var framkvæmd og einungis tveir nemendur komu með strætó.

Gönguleiðir skólabarna í Heiðarskóla eru sýndar á Mynd 25 til vinstri, ásamt staðsetningum og alvarleika umferðarslysa á óvörðum vegfarendum árin 2014-2018 og til hægri má sjá staðsetningar þar sem skólabörn upplifa sig óörugg á leiðinni í skólann í 3., 6. og 9. bekk í Heiðarskóla.



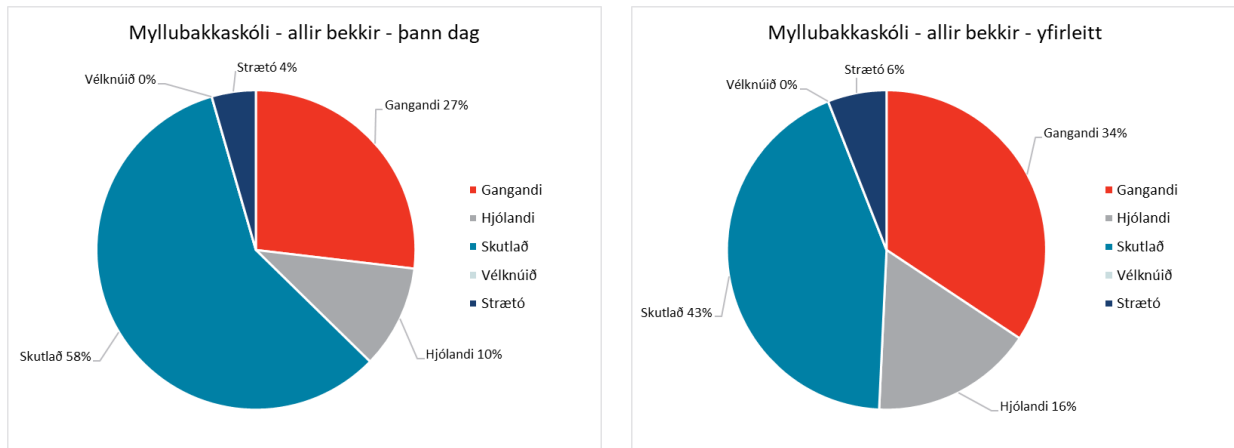
MYND 25 Til vinstri: Leiðir skólabarna í Heiðarskóla. Sýnt er hlutfall ferðamáta miðað við þann dag sem könnunin var gerð og umferðarslys á óvörðum vegfarendum 2014–2018. Til hægri: Hættupunktur skólabarna í Heiðarskóla. Gögn unnin upp úr upplýsingum frá ferðavenjukönnun skólabarna í 3., 6., og 9.bekk.

Níu umferðarslys á óvörðum vegfarendum falla innan merktra gönguleiða skólabarna í Heiðarskóla, þrjú slys með meiriháttar meiðslum, þrjú með litlum meiðslum og þrjú án meiðsla. Á Hafnargötu, milli Tjarnargötu og Ránargötu er töluverð þyrping slysa á óvörðum vegfarendum en þarna eru verslanir beggja vegna ásamt bílastæðum. Þörf er á að skoða aðstæður á þessum kafla sérstaklega vel til þess að tryggja lágan hraða ökutækja og öruggar gönguleiðir. Tvö af alvarlegu slysunum var slys á barni á grunnskólaaldri, annað þar sem 9 ára barn féll af reiðhjóli við Elliðavelli og hitt þar sem ekið var á 11 ára barn á gangstétt við bílastæði Hólmgarðs. Slysið við Hólmgarð getur gefið til kynna að gangstéttir séu ekki nægilega vel útfærðar t.d. breiddir og hæð kanta.

Nemendur Heiðarskóla merktu inn staði þar sem þau telja sig vera óörygg. Helst ber að nefna skertar sjónlengdir á aðalgötu Heiðarbólsvagna grindverks sem skyggir á sýn ökumanna á gangandi og hjólandi vegfarenda (fjólublár punktur). Tveir nemendur töldu vera hraða umferð við skólann sem ber að skoða betur sem og athugasemdir um mikla umferð á Heiðarbraut.

3.4.4 Myllubakkaskóli

Dagana 26.-29. maí 2020 voru ferðavenjur hjá nemendum í 3., 6. og 9. bekk í Myllubakkaskóla kannaðar. Alls voru 67 sem svöruðu ferðavenju könnuninni. Mynd 26 sýnir hlutfall ferðamáta í Myllubakkaskóla, annars vegar þann dag sem könnunin var lögð fyrir og hins vegar þann ferðamáta sem yfirleitt er fyrir valinu.

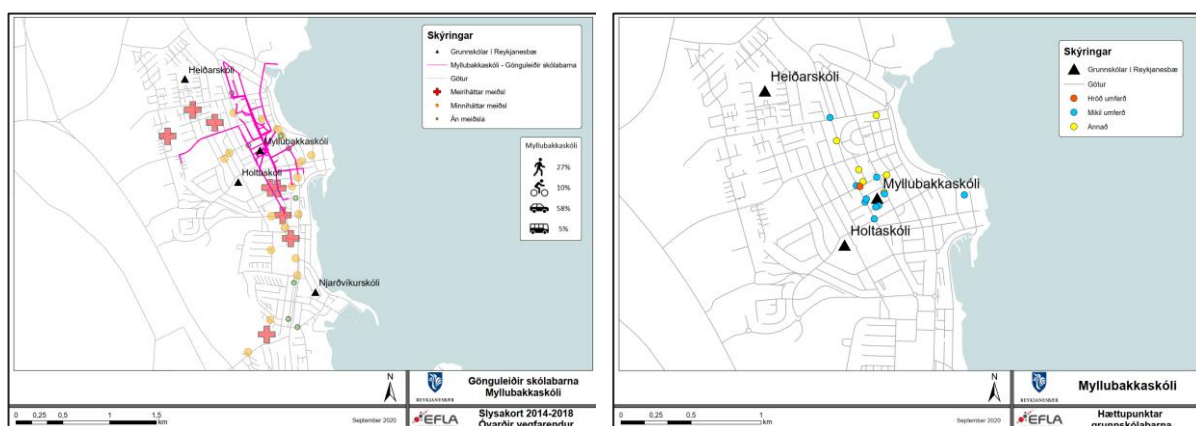


MYND 26 Hlutfall ferðamáta skólabarna í 3., 6. og 9. bekk í Myllubakkaskóla. Ferðamáti þann dag sem könnun var lögð fyrir (til vinstri) og ferðamáti sem er yfirleitt fyrri valinu (til hægri).

Töluverður meirihluti nemenda Myllubakkaskóla er skutlað í skólann, 58% nemenda þann dag sem könnunin fór fram og 43% yfirleitt. Í Myllubakkaskóla er hæsta hlutfall nemenda sem er skutlað í skólann í sveitarfélaginu og gæti það bent til þess að stór hluti nemenda býr í töluverðri fjarlægð frá skólanum. Einnig kom 4% nemenda með strætó í skólann þann dag sem könnunin fór fram og 6% koma yfirleitt með strætó.

27% nemenda kom gangandi þann dag sem könnunin fór fram og yfirleitt koma 34% gangandi í skólann. Nemendur sem komu hjólandi í skólann daginn sem könnunin fór fram voru 10% og yfirleitt hjóla 16% nemenda. Hlutfall nemenda sem kom með virkum ferðamáta þann dag sem könnunin fór fram er því 37% sem er töluvert undir meðaltali í öðrum skólum sveitarfélagsins (53%).

Gönguleiðir skólabarna í Myllubakkaskóla eru sýndar á Mynd 27 til vinstri, ásamt staðsetningum og alvarleika umferðarslysa á óvörðum vegfarendum árin 2014-2018 og til hægri má sjá staðsetningar þar sem skólabörn upplifa sig óörugg á leiðinni í skólann í 3., 6. og 9. bekk í Myllubakkaskóla.



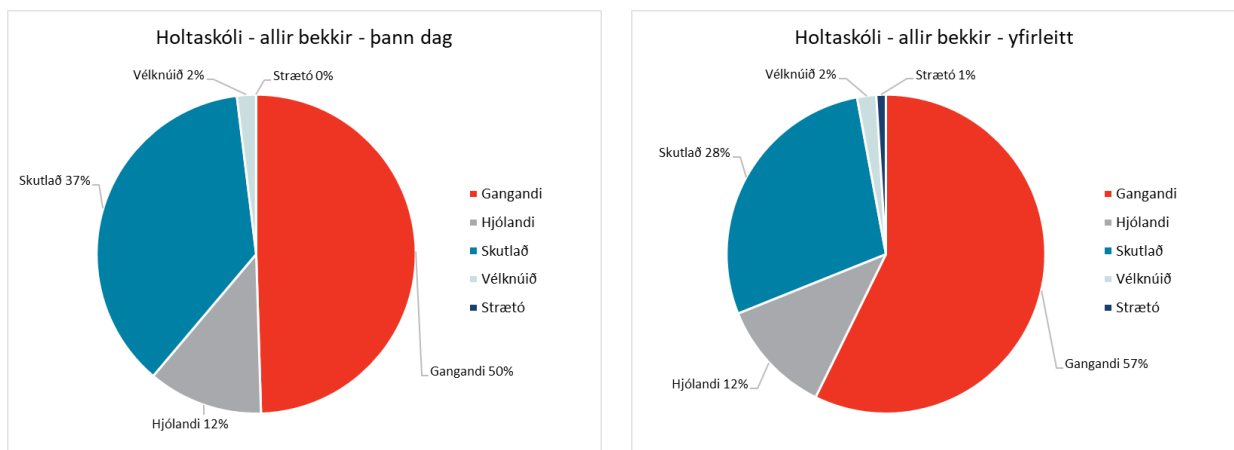
MYND 27 Til vinstri: Gönguleiðir skólabarna í Myllubakkaskóla. Sýnt er hlutfall ferðamáta miðað við þann dag sem könnunin var gerð og umferðarslys á óvörðum vegfarendum 2014-2018. Til hægri: Hættupunktur skólabarna í Myllubakkaskóla. Gögn unnin upp úr upplýsingum frá ferðavenjukkönnun skólabarna í 3., 6., og 9. bekk.

Þónokkur umferðarslys hafa orðið á óvörðum vegfarendum á gönguleiðum skólabarna umhverfis Myllubakkaskóla, þrjú slys með meiriháttar meiðslum, tvö slys með minniháttar meiðslum og þrjú með engum meiðslum. Alvarlegu slysin eiga sér öll stað þegar gangandi vegfarendi er að þvera akbraut á skilgreindri gönguþverun. Þer að skoða þessar þrjár gönguþveranir vel með tillit til umferðaröryggis. Annað slysið með minniháttar meiðslum átti sér stað við sömu gangbraut og eitt alvarlegu slysanna en þá var ekið á 10 ára gamalt barn. Bæði slysin áttu sér stað árið 2016 á gatnamótum Hringbrautar-Faxabrautar en endurbætur hafa verið gerðar á gatnamótunum eftir það þar sem komið var fyrir hringtorgi í stað forgangsstýrðra gatnamóta.

Nemendur Myllubakkaskóla nefna það einnar helst hvað það er mikil umferð í kringum skólann sem skýrist líklega að hluta til af því hve mörgum nemendum er skutlað í skólann. Nemendur upplifa sig óörugg á Tjarnargötu, Hringbraut, Suðurtúni og Sólvallagötu vegna mikillar umferðar. Einnig eru gatnamót Hringbrautar og Tjarnargötu nefnd sem hættusvæði vegna mikillar og hraðar umferðar sem veldur nemendum óöruggi á leið sinni í skólann. Skoða þarf sérstaklega aðgerðir í kringum skólann til þess að lágmarka umferð og stýra henni betur sem og hraðaminnkandi aðgerðir á gatnamótum Hringbrautar-Tjarnargötu.

3.4.5 Holtaskóli

Dagana 27-29. maí 2020 voru ferðavenjur hjá nemendum í 3., 6. og 9. bekk í Holtaskóla kannaðar. Alls voru 103 sem svöruðu ferðavenju könnuninni. Mynd 28 sýnir hlutfall ferðamáta í Holtaskóla, annars vegar þann dag sem könnun var lögð fyrir og hins vegar þann ferðamáta sem yfirleitt er fyrir valinu.

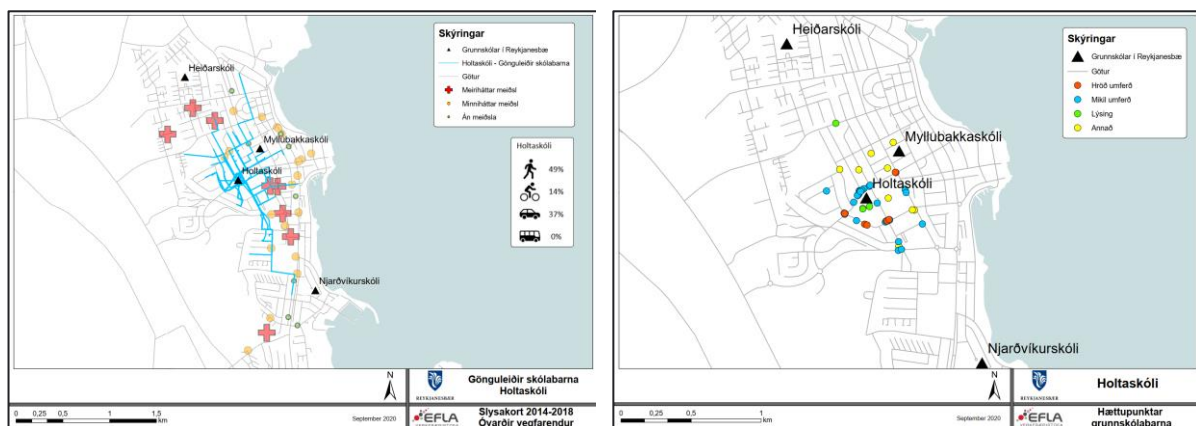


MYND 28 Hlutfall ferðamáta skólabarna í 3., 6. og 9. bekk í Holtaskóla. Ferðamáti þann dag sem könnun var lögð fyrir (til vinstri) og ferðamáti sem er yfirleitt fyrri valinu (til hægri).

Þann dag sem að könnunin fór fram í Holtaskóla komu 50% nemenda gangandi í skólann og 57% nemenda segist koma yfirleitt gangandi í skólann. Það er hæsta hlutfall nemenda sem kemur yfirleitt

gangandi í skólann af öllum skólum bæjarfélagsins og bendir það til að margir nemendur búi í nálægð við skólann. 37% nemenda var skutlað í skólann þann dag sem könnunin fór fram og er 28% yfirleitt skutlað í skólann sem er svipað og meðaltalið fyrir bæjarfélagið. Hlutfall nemenda sem koma hjólandi í skólann er 12%. Mjög fáir nemendur koma með strætó eða á vélknúnu ökutæki eða um 3% samanlagt.

Leiðir skólabarna í Holtaskóla eru sýndar á Mynd 29 til vinstri, ásamt staðsetningum og alvarleika umferðarslysa á óvörðum vegfarendum árin 2014-2018 og til hægri má sjá staðsetningar þar sem skólabörn upplifa sig óörugg á leiðinni í skólann í 3., 6. og 9. bekk í Holtaskóla.



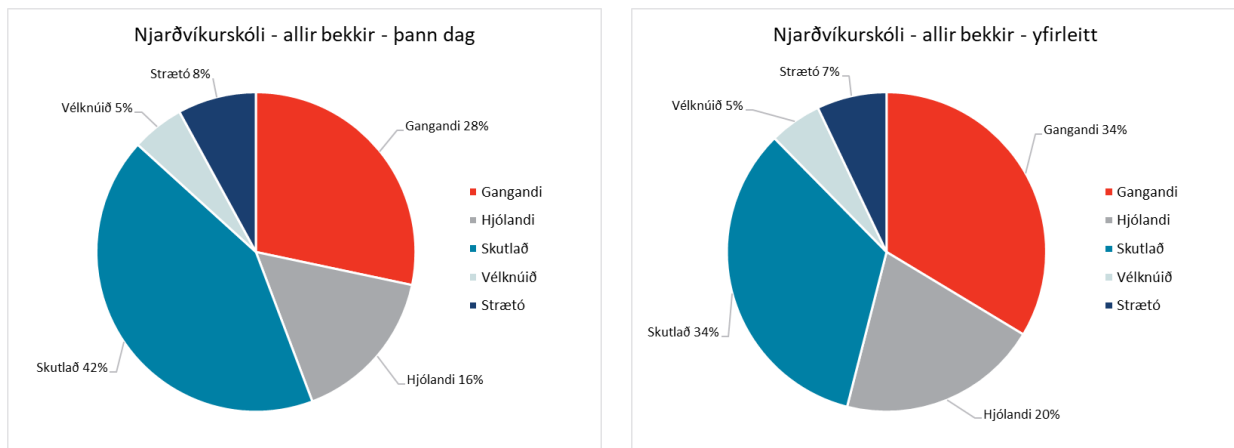
MYND 29 Til vinstri: Leiðir skólabarna í Holtaskóla. Sýnt er hlutfall ferðamáta miðað við þann dag sem könnunin var gerð og umferðarslys á óvörðum vegfarendum 2014-2018. Til hægri: Hættupunktur skólabarna í Holtaskóla. Gögn unnin upp úr upplýsingum frá ferðavenjukönnun skólabarna í 3., 6. og 9. bekk.

Níu umferðarslys á óvörðum vegfarendum falla innan merktra gönguleiða skólabarna í Holtaskóla, þrjú slys með meiriháttar meiðslum, fjögur með litlum meiðslum og tvö án meiðsla. Öll alvarlegu slysin á gönguleiðunum eru þau sömu og sjást á gönguleiðum Myllubakkaskóla og Heiðarskóla. Slysin þar sem minniháttar meiðsl áttu sér stað eru öll slys á hjólandi og voru þetta allt slys á börnum undir 17 ára. Skoða þarf þessa staði sérlega vel með tillit til þverana og sjónlengda fyrir hjólandi.

Mjög margir nemendur í Holtaskóla upplifa sig óörugg í kringum skólann. Helst ber að nefna mikla og hraða umferð á Skólavegi, Faxabraut og Hringbraut. Hátt hlutfall nemenda kemur gangandi í skólann í Holtaskóla og því er mikilvægt að draga úr hraða umferðar í nálægð við skólann. Einnig upplifa nemendur sig óörugga við skólann vegna lélegrar lýsingar.

3.4.6 Njarðvíkurskóli

Dagana 26.-27. maí 2020 voru ferðavenjur hjá nemendum í 3., 6. og 9. bekk í Njarðvíkurskóla kannaðar. Alls voru 113 sem svöruðu ferðavenju könnuninni. Mynd 30 sýnir hlutfall ferðamáta í Njarðvíkurskóla, annars vegar þann dag sem könnun var lögð fyrir og hins vegar þann ferðamáta sem yfirleitt er fyrir valinu.

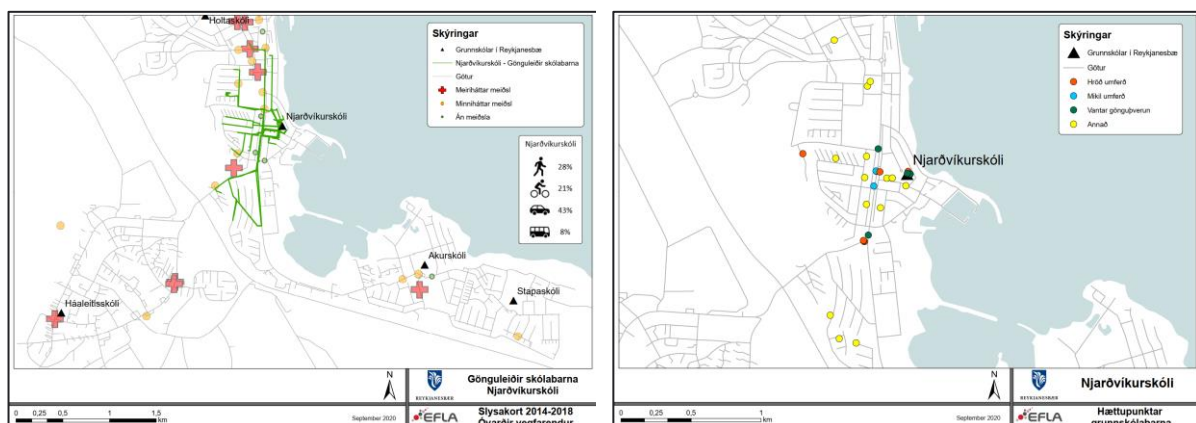


MYND 30 Hlutfall ferðamáta skólabarna í 3., 6. og 9. bekk í Njarðvíkurskóla. Ferðamáti þann dag sem könnun var lögð fyrir (til vinstri) og ferðamáti sem er yfirleitt fyrri valinu (til hægri).

Dagana sem ferðavenjukönnunin fór fram komu 28% nemenda Njarðvíkurskóla gangandi í skólann og 34% nemanda segist koma yfirleitt gangandi í skólann. 16% nemenda kom hjólandi þann dag sem könnunin var gerð en 20% segjast yfirleitt koma hjólandi. Nemendur á hjóli eru því aðeins yfir meðaltalinu í sveitarfélaginu (14% þann dag og 18% yfirleitt). 42% nemenda var skutlað í skólann þann dag sem könnunin var gerð en 34% segjast yfirleitt vera skutlað í skólann.

5% nemenda komu á vélknúnu ökutæki daganna sem könnunin fór fram sem er sama hlutfall nemenda sem segist yfirleitt koma á vélknúnu ökutæki í skólann. 8% nemenda komu með strætó í skólann daganna sem könnunin fór fram og yfirleitt koma 7% með strætó.

Gönguleiðir skólabarna í Njarðvíkurskóla eru sýndar á Mynd 31 til vinstri, ásamt staðsetningum og alvarleika umferðarslysa á óvörðum vegfarendum árin 2014-2018 og til hægri má sjá staðsetningar þar sem skólabörn upplifa sig óörugg á leiðinni í skólann í 3., 6. og 9. bekk í Njarðvíkurskóla.



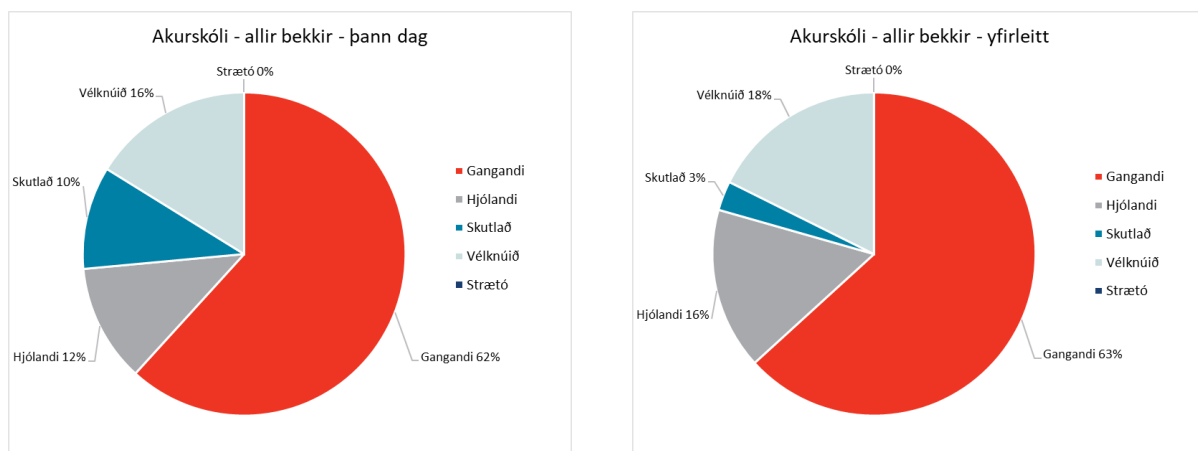
MYND 31 Til vinstri: Gönguleiðir skólabarna í Njarðvíkurskóla. Sýnt er hlutfall ferðamáta miðað við þann dag sem könnunin var gerð og umferðarslys á óvörðum vegfarendum 2014-2018. Til hægri: Hættupunktur skólabarna í Njarðvíkurskóla. Gögn unnin upp úr upplýsingum frá ferðavenjukönnun skólabarna í 3., 6., og 9. bekk.

Átta umferðarslys á óvörðum vegfarendum falla innan merktra gönguleiða skólabarna í Njarðvíkurskóla, eitt með meiriháttar meiðslum, fimm með litlum meiðslum og tvö án meiðsla. Þau slys þar sem meiðsl hlutust voru gagnandi eða hjólandi vegfarendur að þvera akbraut en skoða þarf á þeim stöðum hvort að þveranir séu vel útfærðar og hvort sjónlengdum sé uppfyllt, sérstaklega við gatnamót.

Áberandi er hvað nemendur nefna að það vanti göngubverun miðað við aðra skóla. Nemendum finnst vanta göngubverun yfir Njarðarbraut og við skólann. Einnig nefna nemendur að bæði mikil og hröð umferð sé á Njarðarbraut. Síðan er hröð umferð við gatnamót Grænásvegs og Njarðarbrautar. Ber að skoða aðstæður sérstaklega við þessa staði og bæta aðgengi og öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda við göngubveranir.

3.4.7 Akurskóli

Dagana 21. ágúst - 21. september 2020 voru ferðavenjur hjá nemendum í 3., 6. og 9. bekk í Akurskóla kannaðar. Alls voru 69 sem svöruðu ferðavenju könnuninni en nánast engin börn í 3. bekk svöruðu. Mynd 32 sýnir hlutfall ferðamáta í Akurskóla, annars vegar þann dag sem könnun var lögð fyrir og hins vegar þann ferðamáta sem yfirleitt er fyrir valinu.

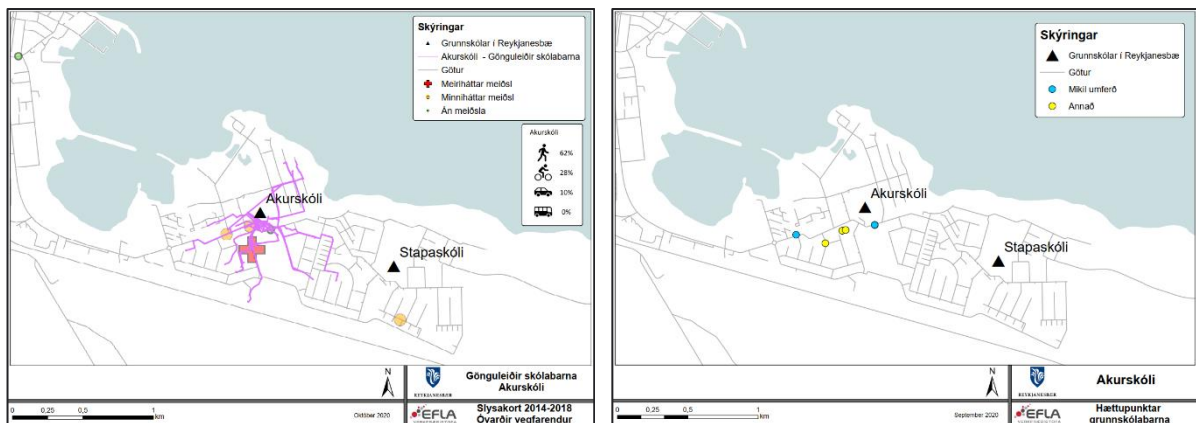


MYND 32 Hlutfall ferðamáta skólabarna í 3., 6. og 9. bekk í Akurskóla. Ferðamáti þann dag sem könnun var lögð fyrir (til vinstri) og ferðamáti sem er yfirleitt fyrri valinu (til hægri).

Dagana sem ferðavenjukönnunin fór fram komu 62% nemenda Akurskóla gangandi í skólann og 63% nemanda segist koma yfirleitt gangandi í skólann. 12% nemenda kom hjólandi þann dag sem könnunin var gerð en 16% segjast yfirleitt koma hjólandi. Einungis 10% nemenda var skutlað í skólann og 3% er yfirleitt skutlað í skólann. Því má segja að lítill hluti nemenda sé skutlað í Akurskóla samanborið við aðra skóla í Reykjanesbæ. Ástæða fyrir því gæti að öllum líkindum verið sú að fáir nemendur í 3. bekk svöruðu könnuninni, en algengara er að yngri nemendum sé skutlað.

Stórt hlutfall nemenda kom á vélknúnu ökutæki eða 16% nemenda dagana sem könnunin fór fram og 18% nemenda segist yfirleitt koma á vélknúnu ökutæki í skólann. Þetta er hæsta hlutfall nemenda í sveitarfélaginu á vélknúnum ökutækjum sem gæti helgast af því hversu fáir nemendur í 3.bekk svöruðu könnuninni. Enginn nemenda komu með strætó í skólann daganna sem könnunin fór fram eða koma yfirleitt með strætó.

Gönguleiðir skólabarna í Akurskóla eru sýndar á Mynd 33 til vinstri ásamt staðsetningum og alvarleika umferðarslysa á óvörðum vegfarendum árin 2014-2018 og til hægri má sjá staðsetningar þar sem skólabörn upplifa sig óörugg á leiðinni í skólann í 3., 6. og 9. bekk í Akurskóla.



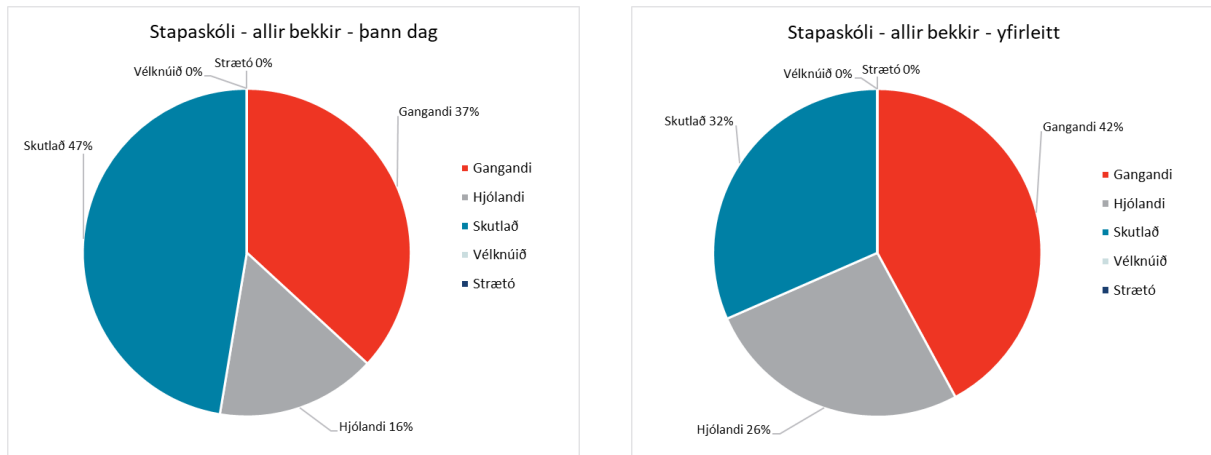
MYND 33 Til vinstri: Gönguleiðir skólabarna í Akurskóla. Sýnt er hlutfall ferðamáta miðað við þann dag sem könnunin var gerð og umferðarslys á óvörðum vegfarendum 2014-2018. Til hægri: Hættupunktur skólabarna í Akurskóla. Gögn unnin upp úr upplýsingum frá ferðavenjukönnun skólabarna í 3., 6., og 9.bekk.

Fjögur umferðarslys á óvörðum vegfarendum falla innan merktra gönguleiða skólabarna í Akurskóla, eitt með meiriháttar meiðslum, tvö með litlum meiðslum og eitt án meiðsla. Þau slys þar sem meiðsl hlutust voru gangandi eða hjólandi vegfarendur að þvera akbraut eða gangbraut. Skoða þarf á þeim stöðum hvort að þveranir séu vel útfærðar og hvort sjónlengdum sé uppfyllt.

Áberandi er hvað nemendur nefna mikla umferð á Tjarnarbraut við skólann. Aðrir þættir sem voru nefndir koma umferðaröryggi ekki við en snúa að upplifun barna að öðrum þáttum í umhverfinu. Æskilegt er að skoða aðstæður sérstaklega við Tjarnarbraut og skoða hvernig hægt er að bæta aðgengi og öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda við götuna.

3.4.8 Stapaskóli

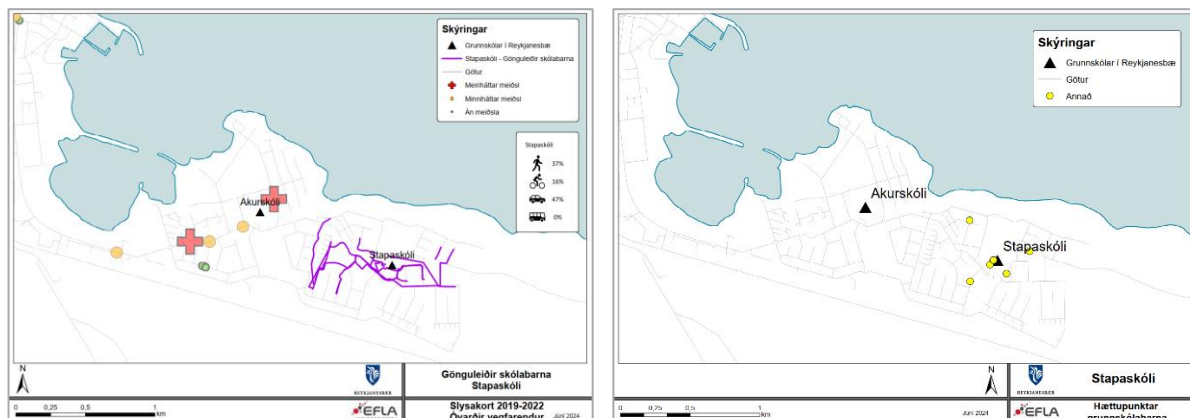
Í byrjun maí 2024, voru ferðavenjur hjá nemendum í 3., 6. og 9. bekk í Stapaskóla kannaðar. Aðeins 19 nemendur í 3. bekk svöruðu ferðavenju könnuninni en engin börn í 6.bekk né 9. bekk svöruðu. Mynd 34 sýnir hlutfall ferðamáta í Stapaskóla, annars vegar þann dag sem könnun var lögð fyrir og hins vegar þann ferðamáta sem yfirleitt er fyrir valinu.



MYND 34 Hlutfall ferðamáta skólabarna í 3. bekk í Stapaskóla. Ferðamáti þann dag sem könnun var lögð fyrir (til vinstri) og ferðamáti sem er yfirleitt fyrri valinu (til hægri).

Dagana sem ferðavenjukönnunin fór fram komu 37% nemenda í 3. bekk Stapaskóla gangandi í skólann og 42% nemanda segist koma yfirleitt gangandi í skólann. 16% nemenda kom hjólandi þann dag sem könnunin var gerð en 26% segjast yfirleitt koma hjólandi. 47% nemenda var skutlað í skólann og 32% er yfirleitt skutlað í skólann. Hlutfall nemenda sem er skutlað í Stapaskóla er sambærilegt þegar aðeins er verið að bera saman ferðavenjur nemenda í 3. bekk í Reykjanesbæ.

Gönguleiðir skólabarna í Stapaskóla eru sýndar á Mynd 35 til vinstri, ásamt staðsetningum og alvarleika umferðarslysá á óvörðum vegfarendum árin 2019-2022 og til hægri má sjá staðsetningar þar sem skólabörn upplifa sig órugg á leiðinni í skólann í 3. bekk í Stapaskóla.

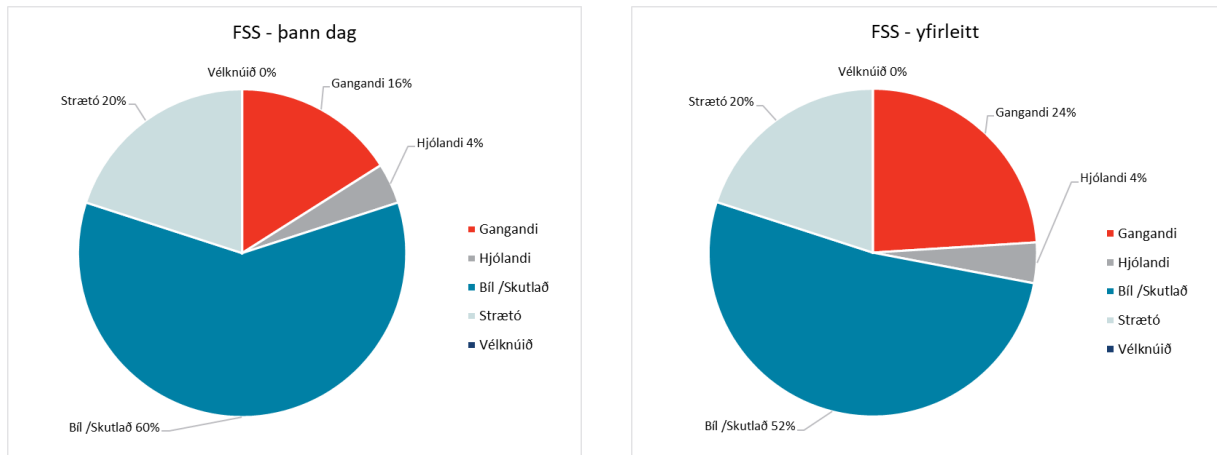


MYND 35 Til vinstri: Gönguleiðir skólabarna í Stapaskóla. Gögn unnin upp úr upplýsingum um gönguleiðir frá skólabörnum í 3. bekk. Sýnt er hlutfall ferðamáta miðað við þann dag sem könnunin var gerð og umferðarslysá á óvörðum vegfarendum 2019-2022. Til hægri: Hættupunktur skólabarna í Stapaskóla.

Ekkert umferðarslys á óvörðum vegfarendum falla innan merktra gönguleiða skólabarna í Stapaskóla, á tímabilinu 2019-2022. Nemendur í 3. bekk, sem svöruðu könnuninni, nefndu ekkert tengt umferðaröryggi með hættupunktum sem þeir merktu á kortið. Atriðin sem voru nefnd snerust um upplifun þeirra að öðrum þáttum í umhverfinu.

3.4.9 Fjölbrautaskóli Suðurnesja (FS)

Í byrjun maí 2024, voru ferðavenjur hjá nemendum í Fjölbrautaskóla Suðurnesja (FS) kannaðar. Alls voru 25 nemendur sem svöruðu ferðavenju könnuninni. Mynd 36 sýnir hlutfall ferðamáta í FS, annars vegar þann dag sem könnun var lögð fyrir og hins vegar þann ferðamáta sem yfirleitt er fyrir valinu.

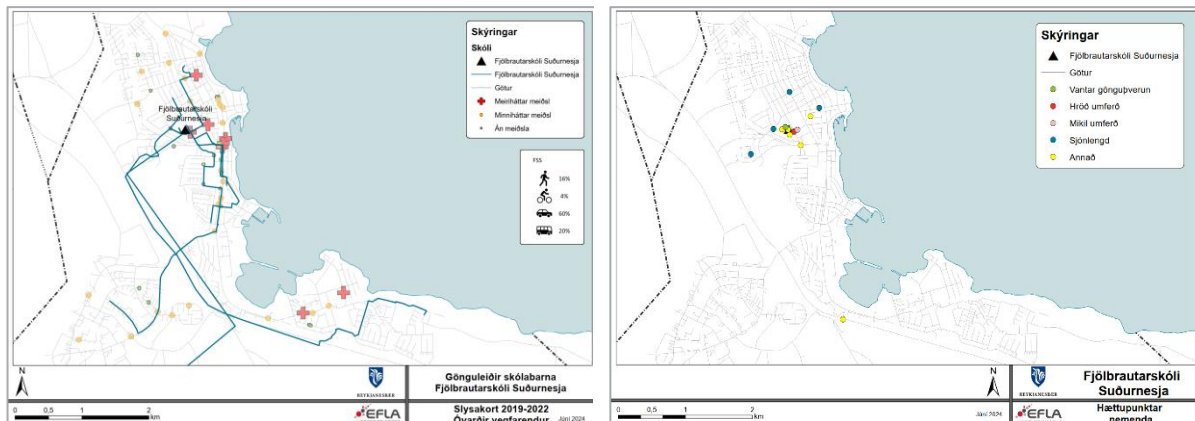


MYND 36 Hlutfall ferðamáta skólabarna í FS. Ferðamáti þann dag sem könnun var lögð fyrir (til vinstri) og ferðamáti sem er yfirleitt fyrri valinu (til hægri).

Dagana sem ferðavenjukönnunin fór fram komu 18% nemenda í FS með virkum ferðamáta í skólann og 28% nemanda segist koma yfirleitt með virkum ferðamáta í skólann. 60% nemenda komu á bíl eða var skutlað í skólann og 52% segist koma yfirleitt á bíl / skutlað í skólann. 20% nemenda í FS kom með strætó þegar könnunin var gerð og sama hlutfall nemenda segst yfirleitt koma með strætó í FS.

Nemendur í FS voru einnig spurð hvort þau séu með bílpróf. Tæplega helmingur nemenda sem svöruðu könnuninni var með bílbróf, eða 44%.

Nemendur í FS voru einnig fengin til að teikna inn gönguleiðir, sem sjá má á Mynd 37 til vinstri, ásamt staðsetningum og alvarleika umferðarslysa á óvörðum vegfarendum árin 2019-2022. Til hægri á má sjá staðsetningar þar sem nemendur upplifa sig óörugg á leiðinni í skólann.



MYND 37 Til vinstri: Gönguleiðir nemenda í FS. Sýnt er hlutfall ferðamáta miðað við þann dag sem könnunin var gerð og umferðarslys á óvörðum vegfarendum 2019-2022. Til hægri: Hættupunktur nemenda í FS. Gögn unnin upp úr upplýsingum frá ferðavenjukönnun nemenda í FS.

Þónokkur umferðarslys hafa orðið á óvörðum vegfarendum á gönguleiðum nemenda FS, á tímabilinu 2019-2022. Má þar helst nefna Njarðarbraut, Flugvallarvegur, Hringbraut og Faxabraut.

Nemendur í FS nefna helst hraða og mikla umferð í kringum skólann, sem skýrist líklega að hluta til af því hversu margir nemendum koma á bíl eða er skutlað í skólann. Skoða þarf sérstaklega aðgerðir í kringum skólann til þess að lágmarka umferð og stýra henni betur. Nemendur nefna einnig skertar sjónlengdir á nokkrum stöðum, eins og t.d. á gatnamótum Hringbrautar - Tjarnargötu, gatnamót Vatnsnesvegur - Suðurgötu og Skólavegar - Faxabrautar.

3.5 Eldra fólk

Niðurstöður ferðavenjukönnunar SSH og samgönguráðs frá árinu 2022 benda til þess að einstaklingar 65 ára og eldri á Suðurnesjum fari að meðaltali 1,6 ferð á dag, en það eru töluvert færri ferðir en meðaltalið fyrir alla íbúa sveitarfélagsins, 3,2. Nýlegar rannsóknir benda til þess að eldra fólk fari fleiri ferðir í dag en eldra fólk gerði fyrir tuttugu árum síðan og helgast líklega af því að í dag er hærra hlutfall eldra fólks með eða hefur haft ökuréttindi en tíðkaðist áður fyrr. Engu að síður fækkar ferðum eftir því sem fólk eldist [15]. Færri ferðir geta þýtt meiri félagslega einangrun með tilheyrandi neikvæðum áhrifum á lífsgæði. Gera má ráð fyrir að hlutfall eldri borgara muni aukast á komandi árum í öllum sveitarfélögum. Það er mikilvægt fyrir lífsgæði þessara einstaklinga að geta ferðast sjálfstætt. Líkamleg hreyfing hefur einnig meira vægi fyrir heilsu þeirra en í öðrum aldurshópum [16, 17]. Út frá lýðheilsusjónarmiðum er því mikilvægt að halda þessum hópi virkum og þá sérstaklega sem gangandi og hjólandi vegfarendur. Hins vegar verður að taka tillit til þess að eldra fólk á í meiri hættu að slasast alvarlega ef það lendir í slysum [18] og algengasta slysatagund meðal eldra fólks er fallslys [19]. Því er mjög mikilvægt að huga sérstaklega að öryggi þessa hóps í umferðinni og taka tillit til þarfa þeirra

varðandi bæði öryggi og aðgengi, meðal annars með því að minnka hættu á fallslysum. Helstu umhverfislegu þættir sem leiða til falls hjá eldra fólki eru hálka, lauf og sandur á göngustíg, misfellur í gangstéttum og háir kantsteinar [19], [20].

Fallslys eru umfangsmikið vandamál en samfélagið hefur mikla möguleika á að bæta úr þeim fyrst og fremst með bættri þjónustu, svo sem snjóhrensun, sópun og viðhaldi stíga. Þess að auki er mikilvægt að huga að niðurtektum við gangstéttar. Þótt kansteinar við þveranir auki ef til vill ekki líkur á fallslysum til muna, þá hafa þeir áhrif á líkur fólks á að geta komist leiða sinna, sérstaklega eldra fólk með göngugrindur, fólk í hjólastólum, foreldrar með barnavagna og ferðamenn með ferðatöskur.

3.6 Rafhlaupahjól, vespur og skútur

Slys á rafhlaupahjólum/skútum voru ekki skráð sérstaklega í gagnagrunninum og voru því ekki greind sérstaklega. Hins vegar hafa greiningar undanfarin ár leitt í ljós að fjöldi alvarlegra slysa verða á þessum ferðamáta. Á tveimur árum jókst heildarfjöldi slysa hjá óvörðum vegfarendum um 72% og í tilfellum alvarlegra slysa þá er aukning næstum 200% [16]. Þá hafa orðið tvö banaslys einstaklinga á rafhlaupahjólum. Annað var árið 2021 eitt banaslys þar sem annar vegfarandinn var á rafhlaupahjólum og hinn á bifhjólum [17]. Annað banaslys varð árið 2022 þar sem einstaklingur á rafhlaupahjólum lenti á aftari hjólbörðum hópbifreiðar [18].

Samkvæmt upplýsingum frá Samgöngustofu verða flest slys á rafhlaupahjólum aðfararnætur laugardags og sunnudagskvöldu, eða um 23% af slysunum. Eins eru börn nokkuð stór hópur þeirra sem slasast og stór fjöldi þeirra sem meiðast hljóta höfuðáverka [19]. Þá er ljóst að sum hjólanna geta náð tölverðum hraða, eða allt að 60-70 km/klst. [16].

Aðrar rannsóknir hafa sýnt að vespur/skútur eru einn hættulegasti ferðamátinn að teknu tilliti til fjölda ekinna km, alvarleika slysa og fjölda þeirra [20]. Sökum ungs aldurs hafa ökumenn á vespum/rafhlaupahjólum/skútum oft á tíðum ekki bílpróf og átta sig þá ef til vill ekki á hættum í umferðinni eða eru meðvitaðir um umferðarlög eða forgangsreglur í umferðinni.

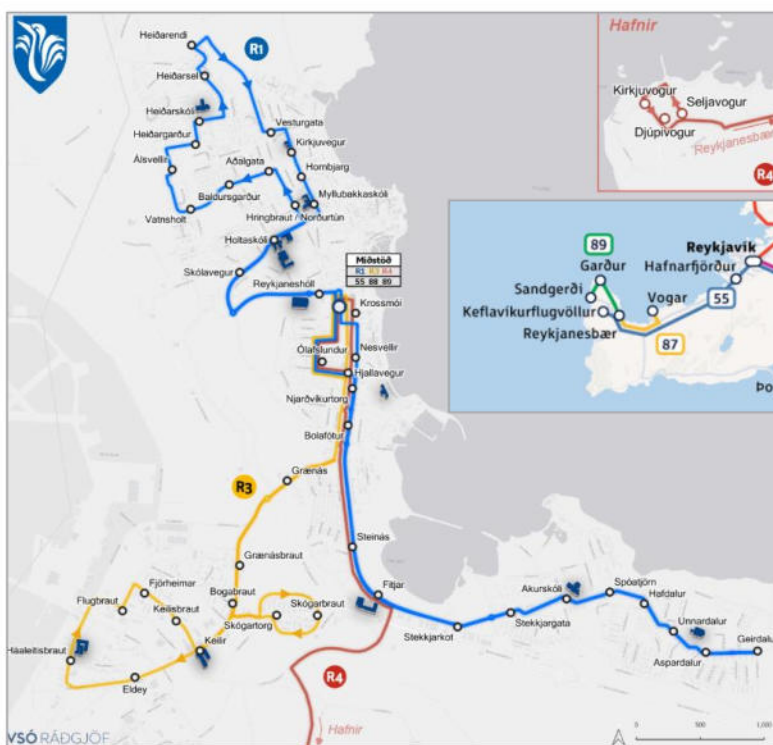
Erfitt er að sporna við slysum á rafhlaupahjólum og vespum/skútum með hraðatakmarkandi aðgerðum en slíkar aðgerðir gætu aukið hættu á fallslysum. Lagt er til að Reykjanesbær komi sér í samband við rafhjólaleigur og biðji um að setja hraðatakmarkandi svæði utan um mikilvæga áfangastaði eins og skólana. Hins vegar er erfitt fyrir Reykjanesbæ sem sveitarfélag að takmarka notkun rafhlaupahjólum og vespa sem eru í einkaeigu, án frekari lagasetningu. Í Noregi er til dæmis börnum undir ákveðnum aldri ekki heimilt að vera á rafhlaupahjólum en rannsóknir hafa sýnt það að börn undir 12 ára aldri skynja

hraða ekki á sama hátt og fullorðið fólk [21]. Með tilliti til þess er mikilvægt að styrkja forvarnir og fræðslu meðal foreldra um hættur þess að börn séu á rafhlaupahjólum. Eins mætti styrkja fræðslu meðal unglunga um hættur rafhlaupahjóla og mikilvægi hjálmanotkunar.

Samkvæmt nýjum umferðarlögum tilheyra rafhlaupahjól sérstökum ökutækisflokki smáfarartækja og eru hönnuð til aksturs frá 6 – 25 km/klst. Í lögnum er tekið fram að leyfilegt er að aka rafmagnshlaupahjólum á hjólastíg, gangstétt og göngustígum og á götu eða akbraut þar sem hámarkshraðinn er 30 km/klst. eða lægri og ekki er leyfilegt að breyta rafhlaupahjólunum til að komast hraðar en 25 km/klst. Samkvæmt lögnum, verða ökumenn á rafhlaupahjóli að hafa náð 13 ára aldri, mega ekki nota hjól eftir að hafa neytt áfengis/vímefna og mega ekki nota snjalltæki eða farsíma við akstur. Einnig er tekið fram að ökumenn rafhlaupahjóla þurfa að virða almenn umferðarlög eins og að stoppa á rauðu ljósi o.fl. og ökumenn undir 16 ára aldri þurfa alltaf að nota hjálm á rafhlaupahjóli [22].

3.7 Almenningsamgöngur

Í Reykjanesbæ er annars vegar innanbæjarstrætó (leiðir R1, R3 og R4) og hins vegar landsbyggðarstrætó (leiðir 55, 87, 88² og 89). Sjá má leiðarkerfi þeirra á Mynd 38.



MYND 38 Leiðarkerfi innanbæjarleiða í Reykjanesbæ, leiðir R1, R2, R3 og R4 [23], ásamt leiðarkerfi fyrir landsbyggðarstrætó, leiðir 55, 87 og 89 (leið 88 er ekki sýnd á mynd²) [24].

² Leið 88 var ekki ekin á þeim tíma sem skýrslan var gefin út (2024) vegna jarðhræringa á svæðinu.

Engin slys voru skráð í almenningsgöngum í sveitarfélaginu. Hins vegar má ekki gleyma því að ef öll ferð vegfarenda í strætó er tekin til skoðunar er helst að slys verði á leiðinni að og frá strætóstöð, sem óvarinn vegfarandi.

Sveitarfélögin sjá um stoppistöðvar strætó og aðkomu að þeim. Nokkrar ábendingar komu á samráðsfundi umferðaröryggisáætlunarinnar um stoppistöðvar. Helstu voru þær að skoða þurfi aðgengi að stoppistöð við Krossmóa og að erfitt sé að nálgast stöðina við Hringbraut. Þá var einnig kallað eftir því að settar væru grindur fyrir hjól við stöðvarnar en slíkt getur komið í veg fyrir að einstaklingar þurfi að þvera götur til að sækja hjólin sín.

3.8 Samantekt um óvarða vegfarendur

Til að tryggja öryggi óvarinna vegfarenda er mikilvægt fyrsta skref að lágmarka aksturshraða við þveranir. Þá er mikilvægt að skoða aðgerðir eins og upphækkaðar gangbrautir og í sumum tilfellum þrengingar. Þá er mikilvægt að lýsing á göngu- og hjólastígum sé fullnægjandi, sér í lagi við þveranir. Til að minnka líkur á fallslysum og auka aðgengi allra vegfarendahópa þarf að sjá til þess að viðhaldi stíga sé sinnt, auk almennrar þjónustu svo sem snjóhreinsun og sópun. Þá er mikilvægt að auka fræðslu til foreldra og unglinga varðandi hættur á vespum og rafhlaupahjólum og ýta undir hjálmanotkun.

Hvað gönguleiðir skólabarna varðar er mikilvægt að reyna að lágmarka bílaumferð í kringum skólana. Slíkt er hægt að gera meðal annars með aðgerðum sem nefndar eru í kafla 3.4. Á nokkrum stöðum gæti einnig verið æskilegt að skoða hvort unnt sé að koma fyrir skutlvasa nálægt skólanum en þó þannig staðsettir að ekki er þörf fyrir akandi foreldra að fara inn á skólalóð eða bílastæði.

ÓVARÐIR VEGFARENDUR

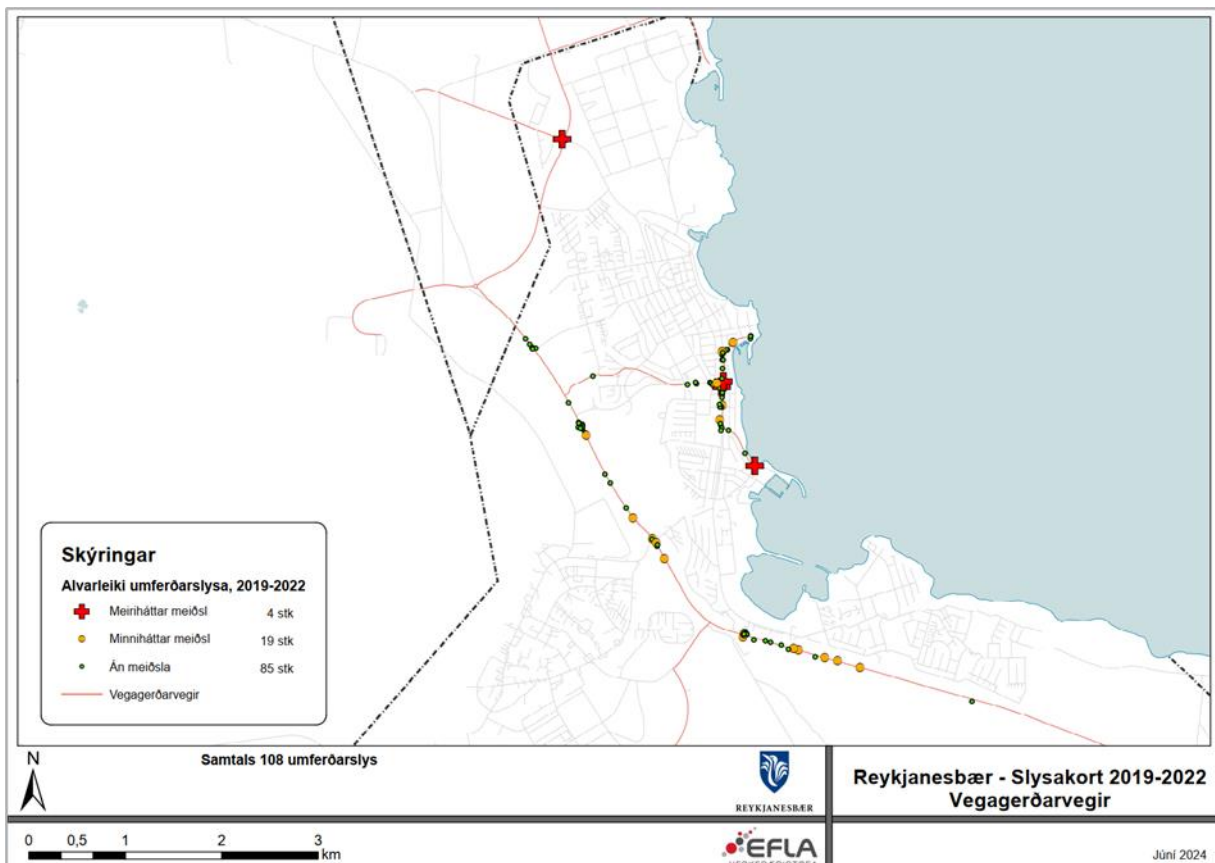
- Almennt séð þarf að tryggja að hraði við gönguþveranir sé lágur, 30 km/klst. eða undir. Þetta er hægt að tryggja með hraðatakmarkandi aðgerðum við helstu þveranir. Hér skal sérstaklega horfa til gönguleiða skólabarna.
- Gæta þarf að því að lýsing sé góð við þveranir og að sérstök gangbrautarlýsing sé beggja vegna götunnar.
- Umferðarfræðslu þarf að auka til barna sem í æ auknari mæli eru að fresta bílprófi og eru á farartækjum sem geta náð töluverðum hraða.
- Auka þarf aðgengi við strætóstöðvar og mælt með að það sé aðstaða fyrir hjól við strætóstöðvar og við skólana.
- Mælt er með að strætóstöðvar séu eftir gatnamót frekar en fyrir og að þveranir séu aftan við vagna í að minnsta kosti 5 m fjarlægð. Ef þveranir eru framan við stöðvar skulu þær vera staðsettar í 15 m fjarlægð frá stoppi.
- Mælt er með samstarfi við leiguaðila rafhlaupahjóla þar sem meðal annars eru skoðaðir möguleikar á því að setja „geofencing“, sem hægir á leigu-rafhlaupahjólum í kringum mikilvæga áfangastaði í sveitarfélaginu og gefa leigjendum afslátt sem að leggja rafhlaupahjólunum „rétt“ eða á staði sem hindra ekki aðgengi annarra.
- Lagt er til að haldnir verði reglulegir fræðslufundir meðal eldri borgara um samspil heilsu og umferðaröryggis á eldri árum.
- Lagt er til að gert verði fræðsluefni sem hægt er að afhenda foreldrum barna um öruggustu leiðina í skóla og æskilegar staðsetningar til að sleppa/sækja börnin.
- Gæta þarf að fallslysum meðal eldra fólks og annarra gangandi vegfaranda. Mælt er með að aðstæður við þveranir (niðurtektir) séu metnar við reglulegt viðhald á gatna-stíga eða lagnakerfi og farið í aðgerðir samhliða þeim.
- Gæta þarf að fallslysum meðal hjólandi og rafskútu vegfaranda. Mælt er með að aðstæður við stíga séu metnar við reglulegt viðhald og aðstæður lagfærðar þar sem
 - vatn nálægt stíg er dýpra en 0,5 m.
 - Flái er brattari en 1:1,5 og hæðarmunur er meiri en 1 m.
 - Þar sem flái er brattari en 1:3 og hæðarmunur er meiri en 2 m

4 AKANDI VEGFARENDUR

4.1 Þjóðvegir - vegir Vegagerðarinnar

Á árunum 2019-2022 urðu alls 108 umferðarslys á götum í eigu Vegagerðarinnar³ af 667 umferðarslysum í sveitarfélaginu. Af þeim urðu 85 óhöpp án meiðsla, 19 slys með litlum meiðslum og 4 slys með meiriháttar/alvarlegum meiðslum.

Ef fyrra tímabil er skoðað þá má sjá töluverða breytingu á slysum á Reykjanesbrautinni. Hins vegar, líkt og áður nefnt, var eitt banaslys á Reykjanesbrautinni árið 2023.

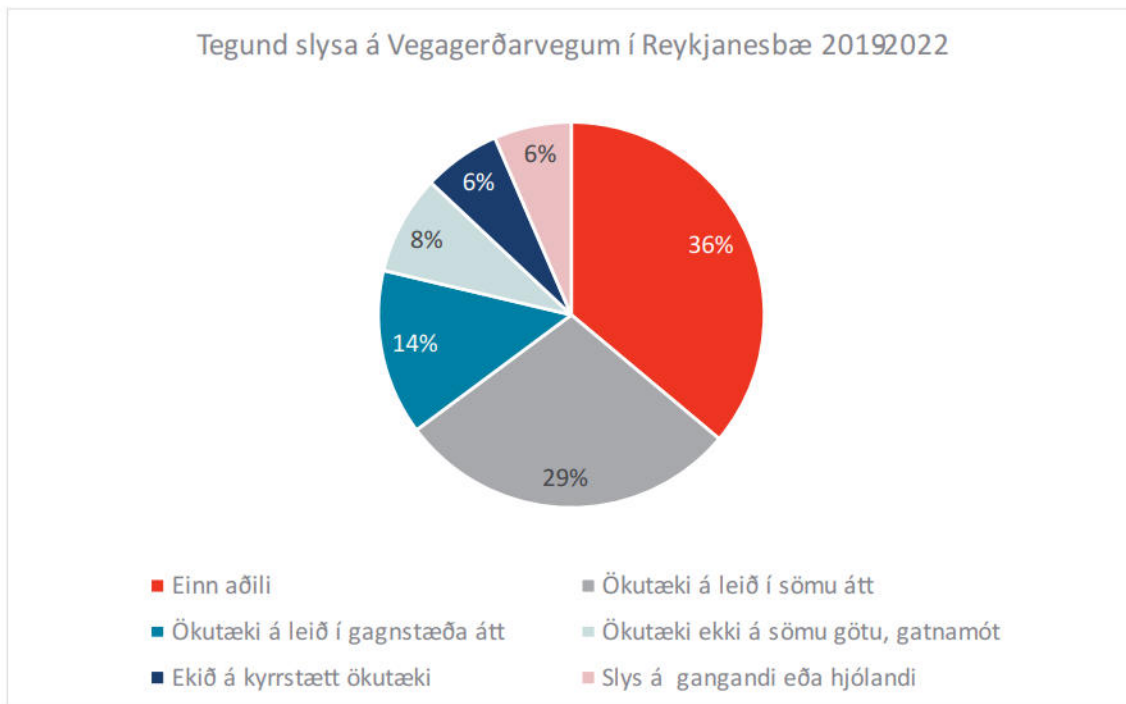


MYND 39 Fjöldi og staðsetning umferðarslysa á Vegagerðarvegum innan Reykjanesbæjar, á árunum 2019-2022.

Flest slysa á Vegagerðarvegum eru einslys, þar sem einn aðili á aðild að slysinu eða 39 af 108 slysum og óhöppum. Þar á eftir eru slys þar sem ökutæki eru á leið í sömu átt, eða aftanákeyrslur (35/108).

³ Keflavíkurvegur (nr. 424) var á forræði Vegagerðarinnar við vinnslu á greiningarvinnu áætlunarinnar, en færðist yfir á forræði sveitarfélagsins um áramótin 2023/2024.

Flest þessa slysa eru án meiðsla en þó eru tvö einslysanna þar sem eru meiriháttar/alvarleg meiðsli. Bæði urðu við gatnamót Þjóðbrautar og Njarðarbrautar.



MYND 40 Tegund slysa á Vegagerðarvegum í Reykjanesbæ á árunum 2019-2022.

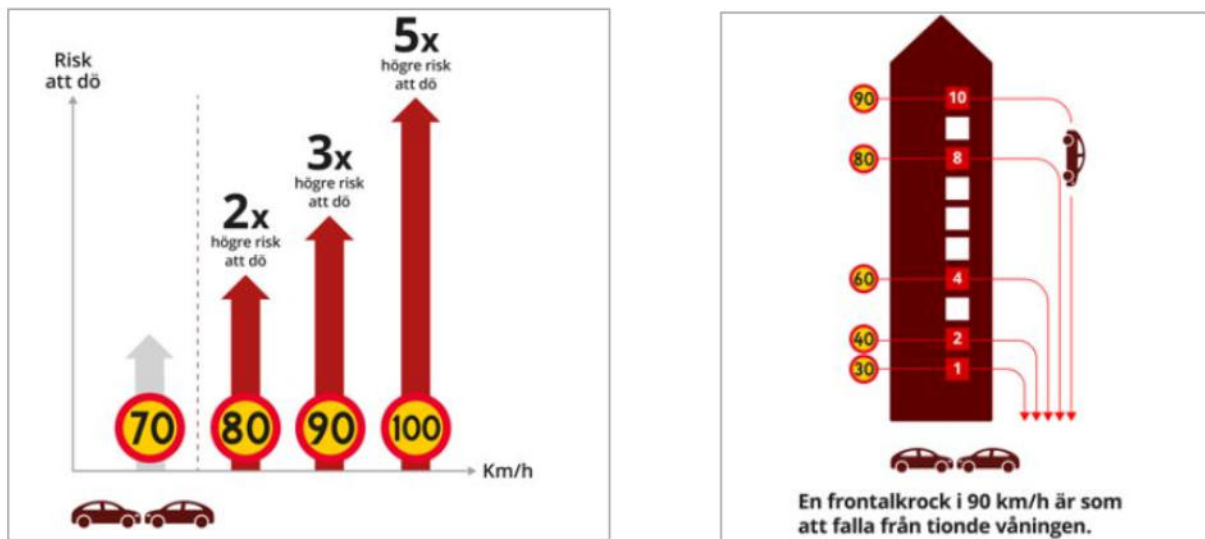
Hin tvö slysin með meiriháttar/alvarlegum meiðslum voru slys þar sem ekið var á gangandi vegfaranda en fjallað er sérstaklega um þá vegfarendur í kafla 3.

Líkt og sést af Mynd 40 þá er stærstu fjöldi slysa á Vegagerðarvegum þar sem einn aðili á þátt í slysinu. Flest slysanna urðu vegna þess að ekið var á hlut á eða við akbraut en einhver vegna útafaksturs. Af einslysunum voru 31 án meiðsla, 6 með litlum meiðslum og 2 með meiriháttar/alvarlegum meiðslum. Hvað þessi slys varðar er mikilvægt að huga að öruggum hliðarsvæðum vega og gatna en nánar er fjallað um það í kafla 4.2.

Einnig er töluvert af aftanákeyrslum (ökutæki á leið í sömu átt) og mörg hver verða við hringtorgin. Alla jafna eru hringtorg ein öruggustu gatnamótin með lítið af slysum með alvarlegum meiðslum en í staðinn fleiri óhöpp og slys með litlum meiðslum [25]. Þetta mega því teljast eðlilegar niðurstöður.

Einhver slysanna eru á milli ökutækja sem ekið er í gagnstæða átt (15/108) en engin þeirra voru með alvarlegum/meiriháttar meiðslum. Þó er mikilvægt að minnst á mikilvægi þess að aðskilja akstursstefnur, sérstaklega þar sem hraði er hærri en 70 km/klst. en rannsóknir sýna að líkur á alvarlegum og banaslysum í framanákeyrslum aukast við hærri hraða [26] [27]. Stærð og þyngd

ökutækja hefur að sjálfsögðu mikið með þetta að gera líka, en þó má með mikilli einföldun segja að framanákeyrsla við 90 km/klst. sé á við fall úr tíundu hæð í blokk, sjá Mynd 41.



MYND 41 Myndin til vinstri sýnir hversu mikið líkur aukast á banaslysum við framanákeyrslu eftir mismunandi hraða við árekstur og myndin til hægri setur það í samhengi við fall úr blokk [27].

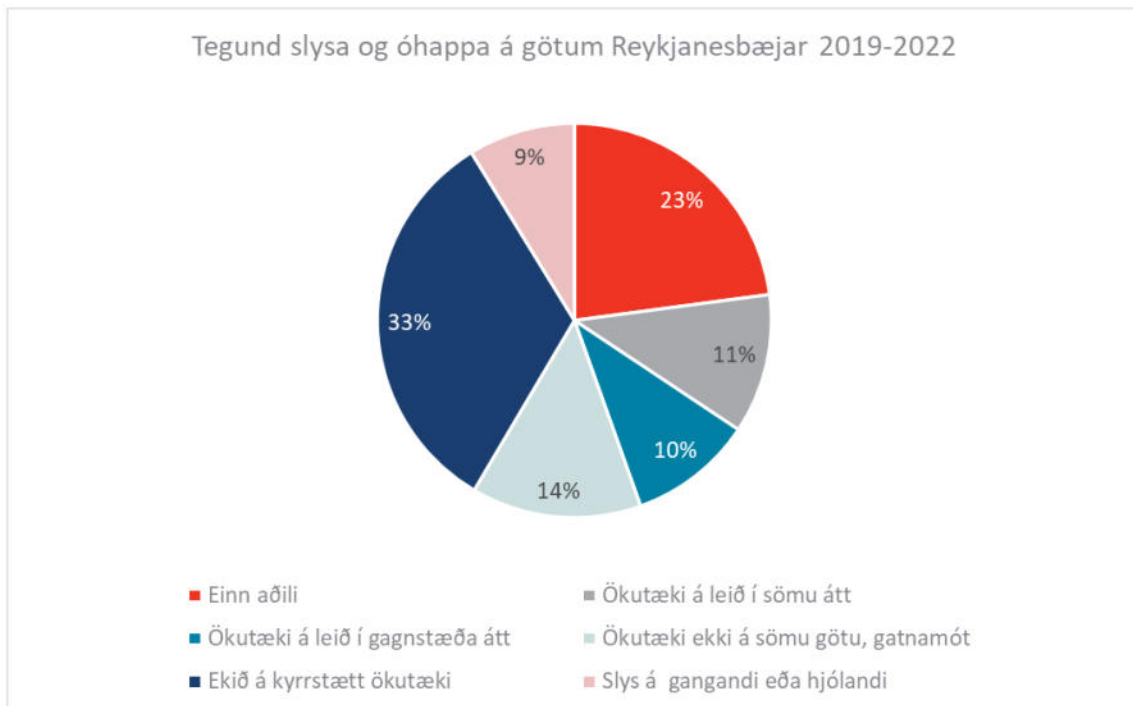
4.2 Innanbæjargötur

Alls urðu 559 slys á götum Reykjanesbæjar árin 2019-2022. Flest þeirra voru án meiðsla (467), 83 voru með litlum meiðslum og 9 með alvarlegum/meiriháttar meiðslum (sjá Tafla 4).

TAFLA 4 Fjöldi slysa eftir alvarleika og árum á götum í Reykjanesbæ á árunum 2019-2022.

ÁR	ÁN MEIÐSLA	MINNIHÁTTAR	MEIRIHÁTTAR
2019	134	11	1
2020	79	14	1
2021	111	26	3
2022	143	32	4
Samtals	467	83	9

Langflest slysa þar sem ekið er á kyrrstætt ökutæki eru óhöpp eða 179 af 183 (Mynd 42). Niðurstöðurnar benda til þess að þörf sé á því að skoða fyrirkomulag bílastæða og meta hvort þörf sé á samstarfi við uppbyggingaraðila á svæðinu um útfærslu þeirra.



MYND 42 Tegund slysa á götum Reykjaneshæjar á árunum 2019-2022.

Niðurstöðurnar sýna einnig um 49 slys á gangandi vegfarendum á götum Reykjaneshæjar en fjallað er sérstaklega um þá vegfarendur í kafla 3. Engu að síður má nefna það að slys á óvörðum vegfarendum stærsti hluti slysa með meiðslum innan sveitarfélagsins (Tafla 5).

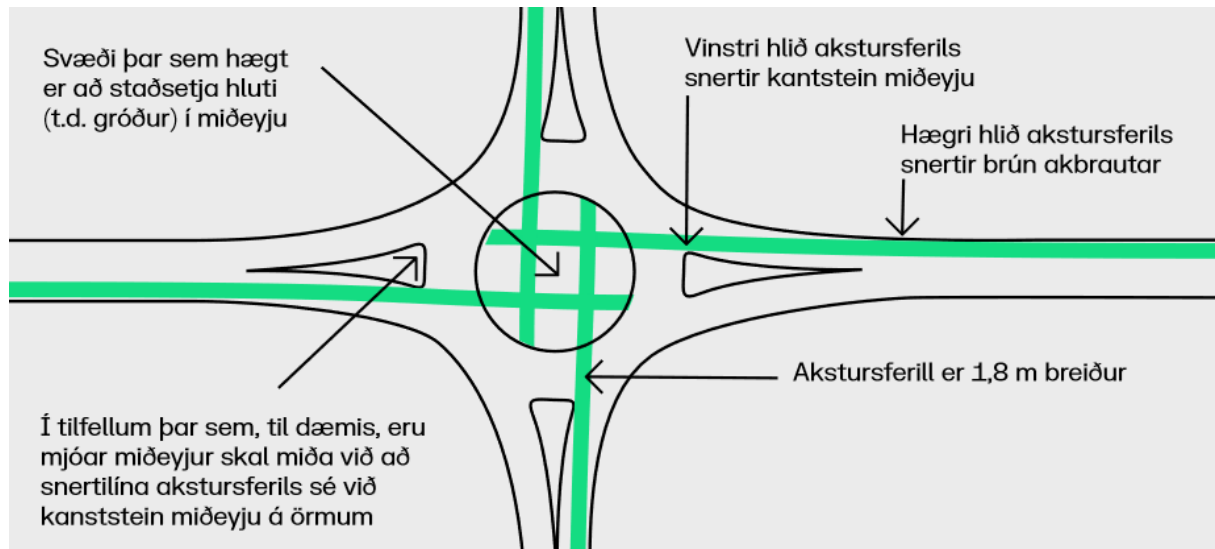
TAFLA 5 Tegund slysa með tilliti til alvarleika á götum innan Reykjaneshæjar á árunum 2019-2022

TEGUND SLYSA	ÁN MEIÐSLA	MINNIHÁTTAR	MEIRIHÁTTAR	SAMTALS
Einn aðili	114	13	1	128
Ökutæki á leið í sömu átt	45	19	0	64
Ökutæki á leið í gagnstæða átt	53	4	0	57
Ökutæki ekki á sömu götu, gatnamót	57	20	1	78
Ekið á kyrrstætt ökutæki	179	4	0	183
Slys á gangandi eða hjólandi	19	23	7	49

4.2.1 Fastar hindranir og öryggissvæði

Með tilliti til fjölda einslysa er mikilvægt að öryggissvæði gatna og gatnamóta séu laus við hættulegar/fastar hindranir. Innan öryggissvæðis gatna og vega skulu ekki vera fastar hindranir, það er hindranir sem valda alvarlegum áverkum ef á þær er ekið eða hjólað [28]. Fastar hindranir eru til dæmis bygging, veggur, stórgrýti, óeftirgefanlegir stólpar o.s.frv. Að sama skapi er ekki mælt með föstum

hindrunum innan miðeyja hringtorga þar sem ökumenn sem missa stjórn á bílnum sínum geta endað í miðeyju, óháð hæð kantsteins. Á þónokkrum stöðum innan sveitarfélagsins eru fastar hindranir á miðeyjum hringtorga, eins og við Bolafót og Njarðarbraut – Borgarveg. Þessar hindranir geta valdið alvarlegum meiðslum ef ekið er á þær. Eins geta þær skert sýn inn að hringtorginu og þá sérstaklega skert sýn akandi að óvörðum vegfarendum [29].



MYND 43 Svæði á miðeyju hringtorga þar sem t.d. má setja gróður eða annað sem uppfyllir kröfur um öryggissvæði vega [29].

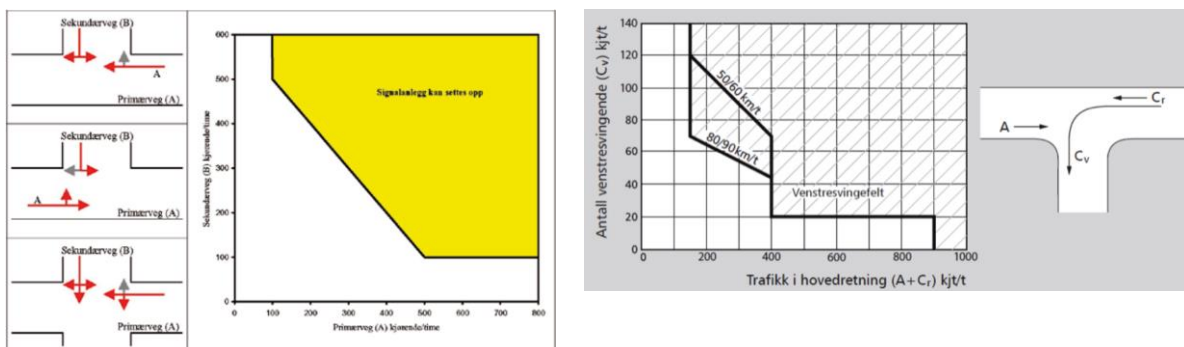
Að sama skapi eru á nokkrum stöðum innan sveitarfélagsins stórgrýti og veggir innan öryggissvæðis vega og gatna. Má þar til dæmis nefna Njarðarbraut við Njarðarvelli en þar er leyfilegur hámarkshraði 50 km/klst. og með ÁDU um 13.000 ökutæki. Í Veghönnunarreglum Vegagerðarinnar er öryggissvæði slíkra vega og gatna 4 m breitt [28]. Það er, engar fastar hindranir eiga að vera í 4 m fjarlægð frá slíkum vegum og götum. Þá skiptir hæð kantsteins ekki máli í slíkum tilfellum kantsteinar þjóna ekki sem hindrun fyrir stjórnlaus ökutæki [28]. Eins má nefna gatnamót Skólabrautar og Tjarnarbrautar en þar er veggur mjög þétt við veginn. Vissulega er leyfilegur hámarkshraði á þessum kafla einungis 30 km/klst. og öryggissvæði gatna með slíkan hámarkshraða er ekki skilgreint, þá er ekki mælt með fastri hindrun svo þétt við götuna.

4.2.2 Gatnamót

Ein gatnamót sem oft koma við sögu í slysgreiningunni eru gatnamót Víknavergar og Njarðarbrautar. Mögulegar breytingar geta verið í vændum við gatnamótin í sambandi við frumdrög Reykjanesbrautar. Hins vegar er ljóst að þar til er þörf á aðgerðum við gatnamótin. Á þessum stað eru til dæmis of margar inn- og útkeyrslur af bílastæðum og akreinafjöldi á Njarðarbrautinni er nokkuð óljós, sökum langs

vinstri beygju vasa. Við gatnamót eins og þessi er mikilvægt að huga að stærð vinstri beygju strauma en við ákveðnar aðstæður er æskilegt að hafa vinstribeygju vasa og við aðrar aðstæður er jafnvel þörf á ljósastýrðum gatnamótum.

Með tilliti til aðstæðna á Víknaveg – Njarðarbraut og forsenda sem gefnar eru upp á mynd 44, gæti verið ástæða til þess að skoða að setja upp ljósastýringu við gatnamótin. Þó verður að taka tillit til framtíðar aðstæðna og fyrstu skref gætu verið að skýra betur akstursstefnur og fækka inn- og útkeyrslum.

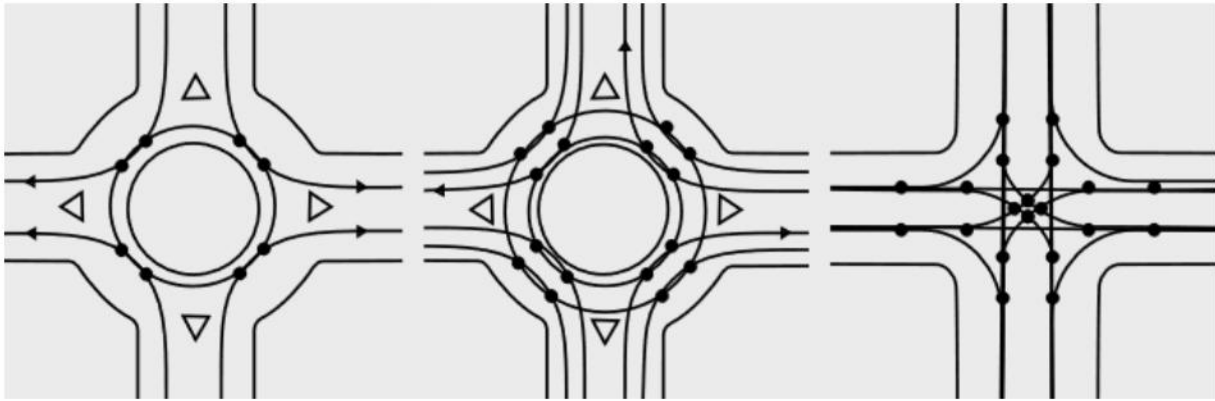


MYND 44 Myndin til vinstri sýnir við hvaða umferðarmagn getur verið æskilegt að setja ljósastýringu við gatnamót [30] og myndin til hægri sýnir við hvaða umferðarmagn getur verið æskilegt að hafa vinstri beygju vasa [31].

Slysgreiningin leiddi einnig í ljós að töluvert er af gatnamótaslysum með meiðslum (78 slys og óhöpp). Flest þeirra eru óhöpp, eða 57/78 en þó eru um 20 slyssanna með litlum meiðslum og eitt með alvarlegum/meiriháttar. Þá er mikilvægt að huga á huga að ökutæki eru viðkvæmari gagnvart hliðarárekstrum. Með tilliti til þess er æskilegt að hraði við plangatnamót sé ekki hærri en 50 km/klst.

Líkt og áður sagði eru hringtorg alla jafna með öruggustu gerða gatnamóta. Þó þau séu með háa óhappatíðni þá er alla jafna lítið um alvarleg slys við hringtorg. Þetta stafar aðallega af lágum umferðarhraða í hringtorgum en einnig hefur fjöldi bágapunkta⁴ mikið um það að segja. Fjöldi bágapunkta gefur ákveðna hugmynd um óhappatíðni gatnamóta en þau gatnamót sem hafa fáa bágapunkta hafa alla jafna lægri óhappatíðni.

⁴ Bágapunktur – þar sem umferðarstraumar koma saman, greinast eða skerast.



MYND 45 Fjöldi bágapunkta í einföldu hringtorgi (til vinstri), tvöföldu hringtorgi (miðja) og X-gatnamótum (hægri) [29].

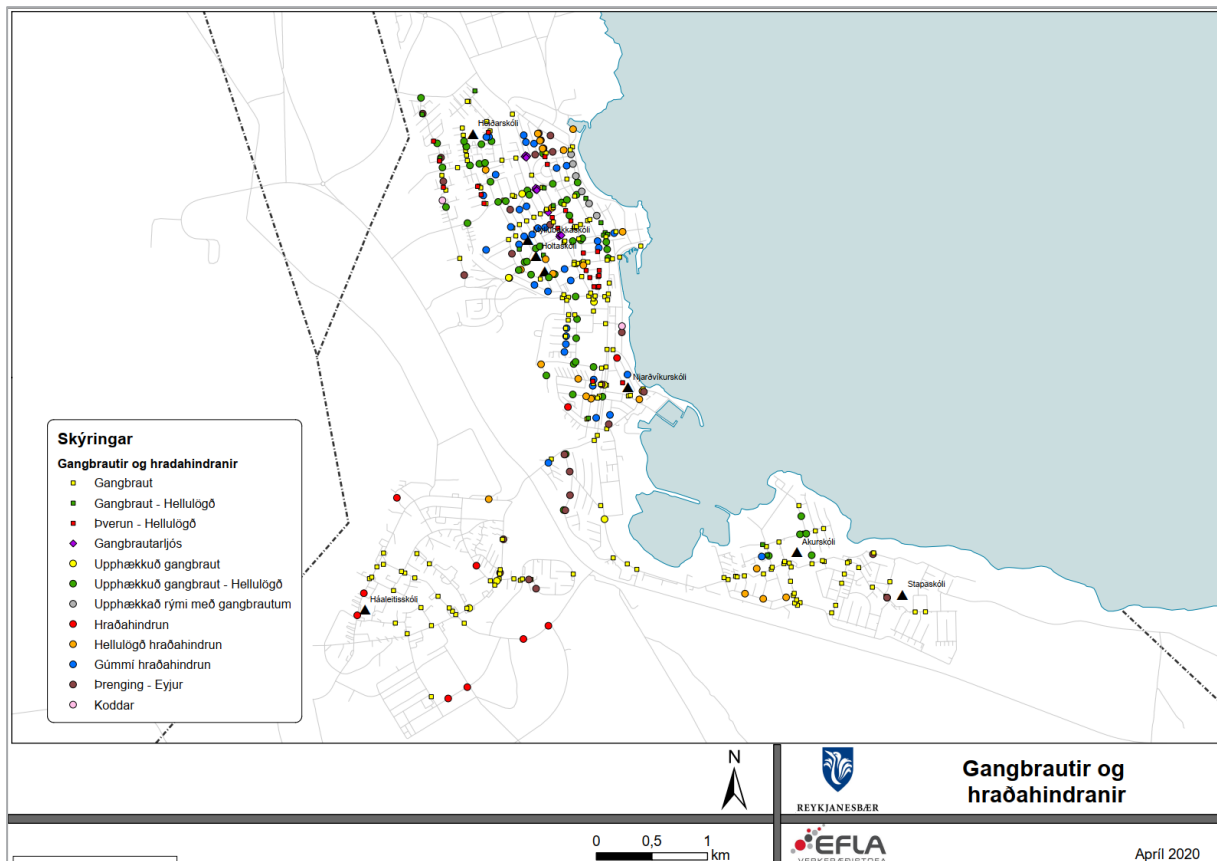
Þá getur lítil fjarlægð milli gatnamóta haft sömu áhrif, en með of stuttum vegalengdum milli gatnamóta/tenginga getur það aukið fjölda bágapunkta. Því er mikilvægt að gæta vel að fjarlægð milli gatnamóta og æskilegast væri að lega, leyfilegur hámarkshraði, þversnið gatna, staðsetning hraðatakmarkandi aðgerða og fjarlægð milli gatnamóta væri ákveðið á deiliskipulagsstigi og með stuðning úr töflunni að neðan. Að sama skapi þarf að tryggja að sýn að gatnamótum og þverunum sé góð.

TAFLA 6 Æskileg fjarlægð milli tenginga í skipulagi auk fjarlægðar milli hraðatakmarkandi aðgerða.

GERÐ VEGAR	LEYFILEGUR HÁMARKSHRAÐI	FJARLÆGÐ MILLI GATNAMÓTA		FJARLÆGÐ MILLI HRAÐATAKMARKANDI AÐGERÐA
		Hringtorg/ljósastýrð	T-gatnamót	
Tengibraut	50 km/klst.	400-500 m	150 m	150 m
	40 km/klst.	100 -200 m	100 m	100 m
	30 km/klst.	100 m	100m	75 m
Safn og húsagata	50 km/klst.	50-100 m	50-100 m	150 m
	40 km/klst.	50-100 m	Minnst 50 m	100 m
	30 km/klst.	Á ekki við	30-50 m	75 m

4.2.3 Umferðarhraði / Hraðatakmarkandi aðgerðir

Reykjanesbær hefur undanfarin ár unnið að gerð 30 km hverfa í bænum sem markvisst hefur verið unnið að. Í dag hafa nærri öll svæði innan íbúðahverfa verið afmörkuð sem 30 km hverfi, sjá Mynd 46.



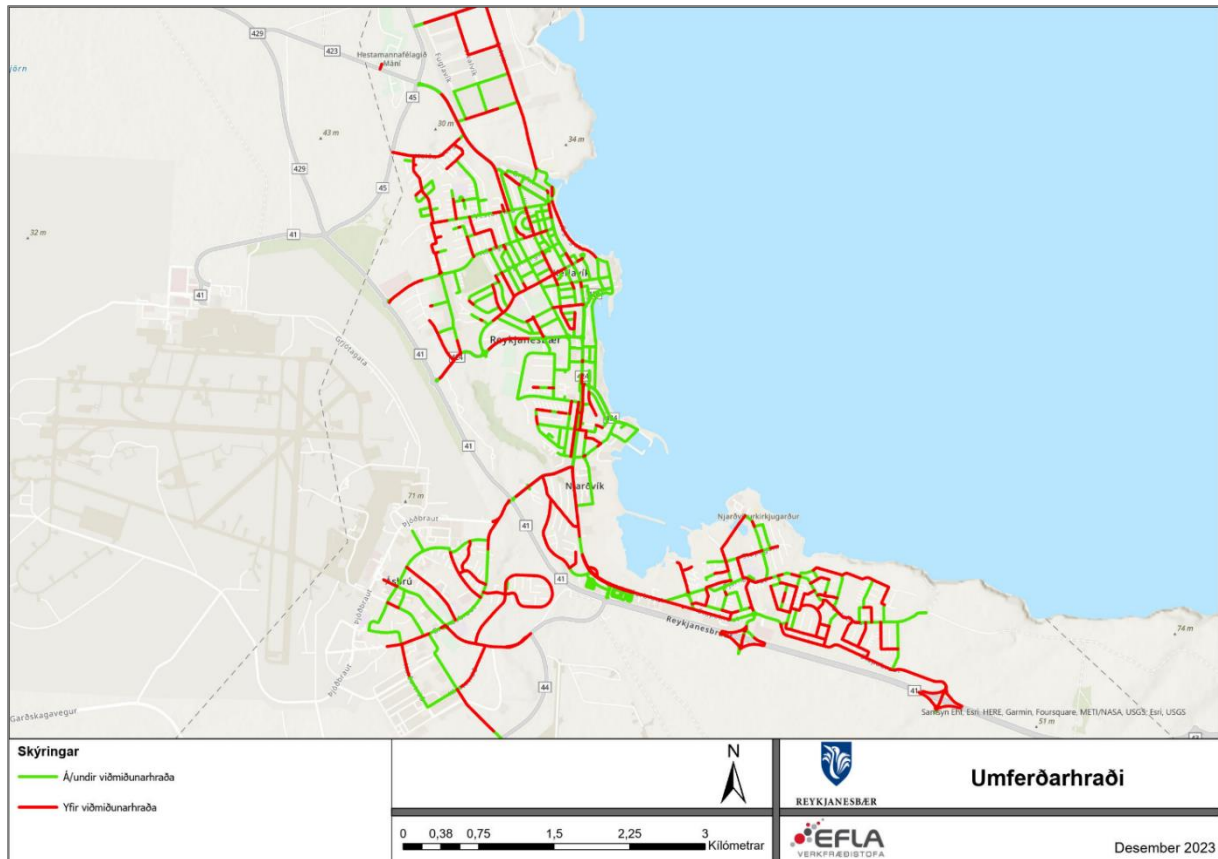
MYND 47 Hraðatakmarkandi aðgerðir í Reykjaneshæ.

Markmiðið með hraðatakmarkandi aðgerðum er að lágmarka árekstrarhraða við þveranir. Æskilegt er að hraðatakmarkandi aðgerðir séu á götum með hraða 50 km/klst. og undir [32]. Lækkun á umferðarhraða hefur mest áhrif á þá ökumenn sem keyra hraðast. Hraðatakmarkandi aðgerð stuðlar því að jafnari umferðarhraða á götum, sem aftur bætir umferðaröryggi á þeim. Reynslan hefur sýnt að hraðahindranir í einu eða öðru formi eru kostnaðarminnsta og skilvirkasta hraðatakmarkandi aðgerðin [33]. Alla jafna er miðað við að þörf sé á hraðatakmarkandi aðgerðum ef 85% hraði í götum er hærrí en leyfilegur hámarkshraði (þ.e. sá hraði sem 85% ökumanna halda sig innan).

Í lok árs 2023 lét Reykjavíkurbær framkvæma greiningu á raunhraða ökumanna, til að sjá hvar ökumenn eru að aka yfir löglegum hámarkshraða í þeim tilgangi að finna helstu staðsetningar þar sem þörf er á hraðatakmarkandi aðgerðum. Greiningin var unnin með gögnum frá fyrirtækinu TomTom sem safnar svokölluðum „fljótandi ökutækjagögnum“ en gögnin koma frá staðsetningarbúnaði ýmissa snjalltækja s.s. snjallsíma og leiðsögutækja⁵. Greiningartímabilið var september mánuður árið 2023, þ.e. alla daga frá 1. til 30. september og allan sólarhringinn.

⁵ Út frá fyrri TomTom greiningum má álykta að gögnin ná til um 20-30% allra ökutækja í umferðinni, en það fer eftir fjölda ökutækja hverju sinni.

Almennt er markmið með hraðatakmarkandi aðgerð að minnst 85% af öikumönnum aki á hraða sem ekki fer meira en 5 km/klst. yfir leyfilegan hámarkshraða [34]. Á Mynd 48 má sjá alla götukafla sem uppfylla þessi viðmið (85% hraði < hámarkshraði + 5 km/klst.) með grænum línum og götukafla sem uppfylla ekki þessi viðmið (85% hraði > hámarkshraði + 5 km/klst.), með rauðum línum.



MYND 48 Götukaflar þar sem 85% hraði er hærri en viðmiðunarhraði, það er a.m.k. 5 km/klst. hærri en leyfilegur hámarkshraði.

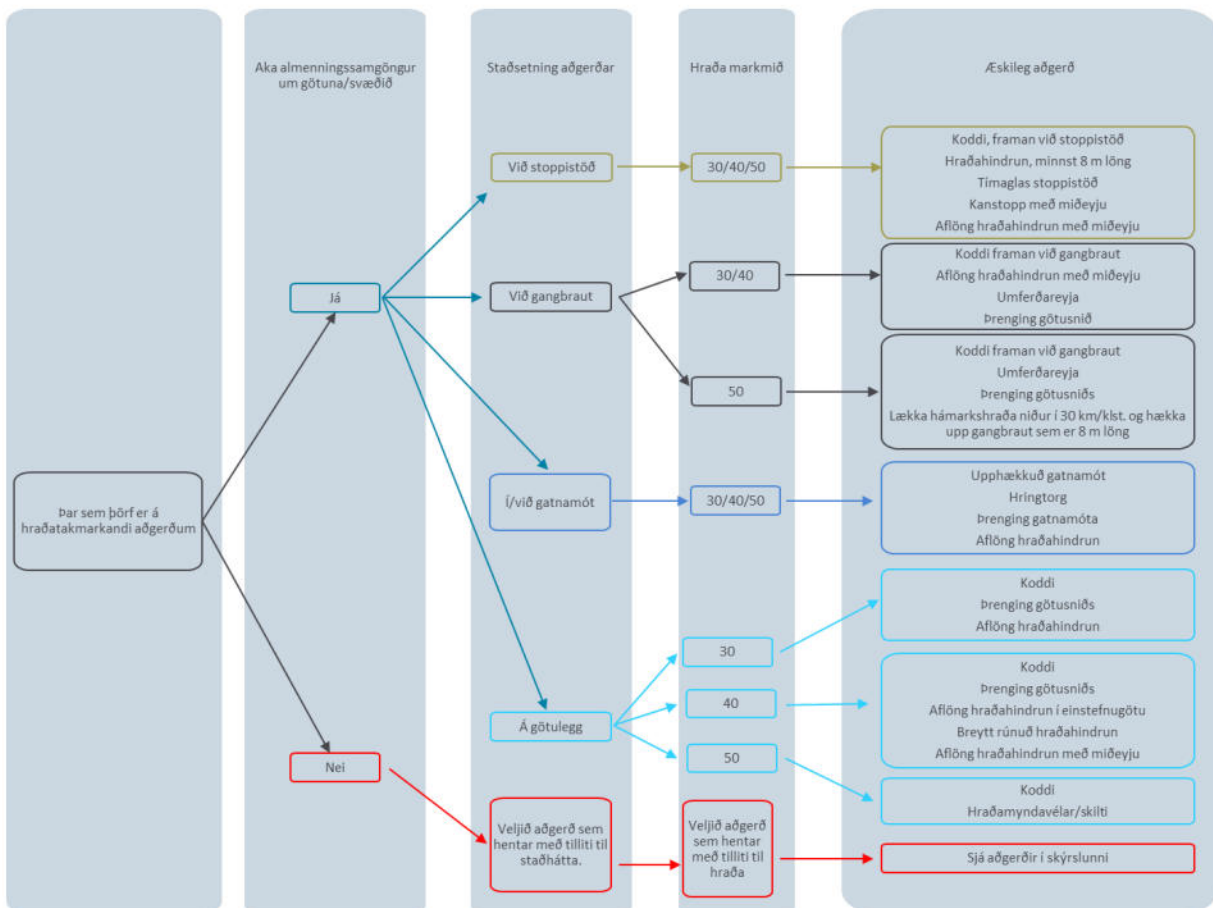
Í sumum tilfellum getur verið eðlilegt að hraði sé yfir viðmiðunarhraða en til að meta hvar þörf er á hraðatakmarkandi aðgerðum er mælt með að leggja sérstaka áherslu á götur nálægt skólum og gönguleiðir skólabarna. Helstu götur þar sem sjá má að öikumenn keyra hraðar en viðmiðunarhraði eru þær götur sem liggja fjær þéttbyggða svæða s.s. Flugvallabraut, Virkisbraut, Njarðarbraut, Grensásvegur/Grænásbraut, Stapabraut, Ægisgata og norðari hluti Hringbrautar. Ekki er mikil byggð við þessar götur sem gæti haft neikvæð áhrif á ökuhraða. Aftur á móti eru einnig margar götur á þéttbyggðu svæði þar sem ökuhraðinn er hærri en viðmiðunarhraði, s.s. Norðurvellir, Skólavegur, Dalsbraut/Tjarnabraut og Skógarbraut.

Þá er mælt með að fylgja viðmiðum um fjarlægð milli hraðatakmarkandi aðgerða, sem sjá má í töflu 7.

TAFLA 7 Æskileg fjarlægð milli hraðatakmarkandi aðgerða með tilliti til leyfilegs hámarks hraða

LEYFILEGUR HÁMARKSHRAÐI	ÆSKILEG FJARLÆGÐ MILLI HRAÐATAKMARKANDI AÐGERÐA	HÁMARKS FJARLÆGÐ
10-20 km/klst.	~ 20 m	~ 50 m
30 km/klst.	~ 75 m	~ 75 m
40 km/klst.	~ 100 m	~ 150 m
50 km/klst.	~ 150 m	~ 250 m

Fjöldi beiðna berst sveitarfélaginu á hverju ári um hraðatakmarkandi aðgerðir. Þá verður að taka tillit til þess að ekki er hægt að setja hraðahindrun alls staðar og þá þarf að taka tilliti til vagnstjóra almenningsvagna og velja hentugar aðgerðir á þeirra leiðum, í samræmi við Mynd 49.



MYND 49 Æskilegar hraðatakmarkandi aðgerðir á leiðum almenningsvagna [13].

AKANDI VEGFARENDUR

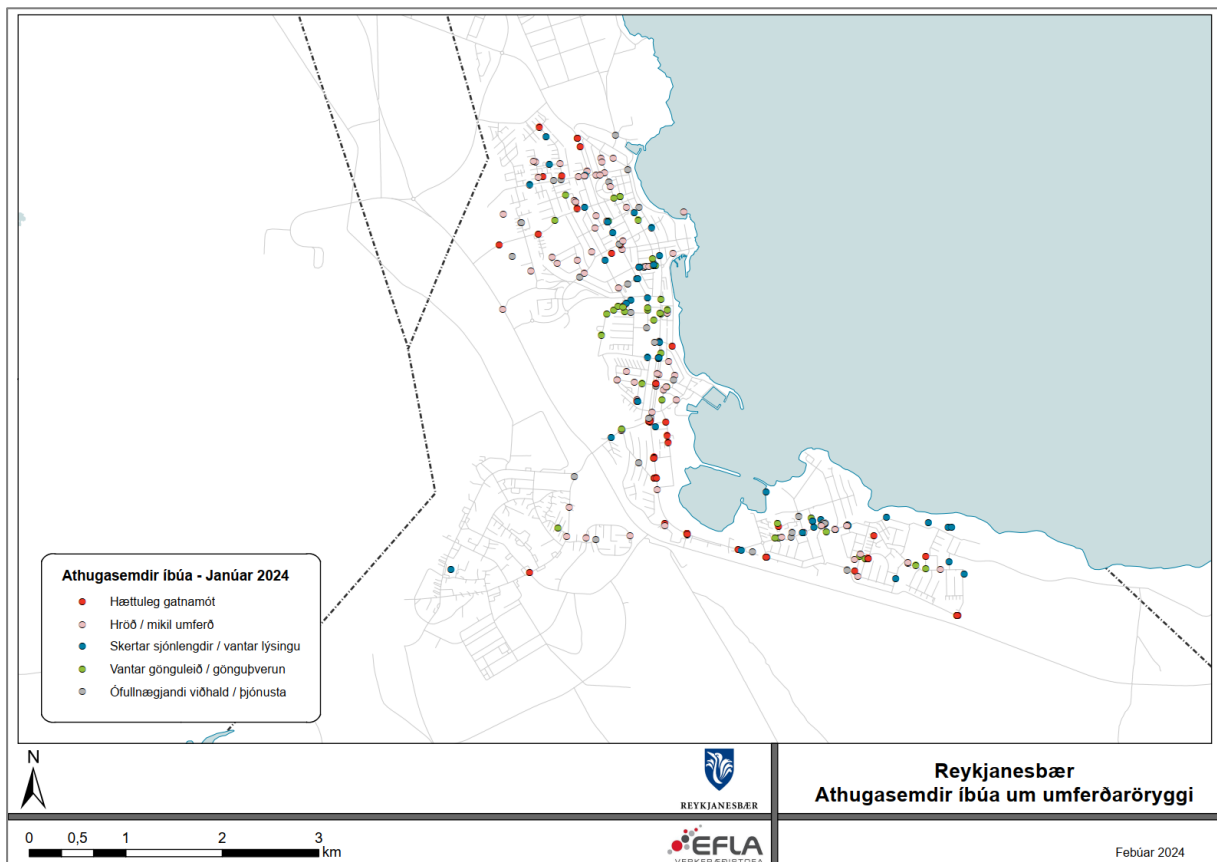
- Til að lágmarka alvarleika gatnamótaslysa er æskilegt að leyfilegur hámarkshraði við plangatnamót sé ekki hærri en 50 km/klst.
- Lagt er til að endurskoða leyfilegan hámarkshraða á innanbæjargötum.
- Þar sem möguleiki er á framanákeyrslu er vænlegast að aðskilja akstursstefnu og tryggja að raunhraði sé ekki hærri en 70km/klst.
- Til að lágmarka líkur á alvarlegum meiðslum við einslys er mikilvægt að leggja áherslu á háلكuvarnir og örugg hliðarsvæði. Þ.e. að gæta að fláum og staðsetningu vegriða.
 - Þá er æskilegt að gæta að því að ekki séu fastar hindranir innan öryggissvæða gatna eða á miðeyjum hringtorga.
- Þá þarf að endurskoða forgangsstýringu gatnamóta þar sem umferðarmagn er komið að þolmörkum varinna vinstri beygja.
- Mælt er með að gerðar verði lagfæringar á hringtorgum svo þau miði við þéttbýlishönnun og séu með:
 - Litla radíusa við inn-og útkeyrslur
 - Breidd akreina í samræmi við veghönnunar leiðbeiningar.
 - Miðeyjur með yfirkeyranlegum kantsteinum 6-8 cm háa.

5 ÍBÚASAMRÁÐ

Vorið 2024 sendi Reykjanesbær út könnun þar sem íbúar voru hvattir til þess að koma með athugasemdir um varasama staði og hindranir í gatnakerfinu. Könnunin var rafræn og gátu íbúar komið með fleiri en eina athugasemd og bent á hættustaði, staði þar sem þeir upplifa varasama staði í umferðinni. Alls bárust 306 athugasemdir og voru þær flokkaðar á eftirfarandi flokka:

- Hættuleg gatnamót
- Hröð / mikil umferð
- Skertar sjónlengdir / vantar lýsingu
- Vatnar gönguleið / gönguþverun
- Ófullnægjandi viðhald / þjónusta

Niðurstöður könnunarinnar má sjá á Mynd 50.



MYND 50 Athugasemdir íbúa Reykjanesbæjar um umferðaröryggi. Staðsetning og yfirflokkur.

Sjá má í töflunni hér að neðan (Tafla 8) fjölda athugasemda eftir flokkum. Þar sem athugasemdir sneru að meira en einu atriði var það skráð sérstaklega í athugasemd 2.

TAFLA 8 Athugasemdir sem bárust í íbúasamráði Reykjanesbæjar varðandi umferðaröryggi, í janúar 2024.

YFIRFLOKKUR	ATHUGASEMD 1	ATHUGASEMD 2	SAMTALS
Hættuleg gatnamót	61		61
Hröð / mikil umferð	83	12	95
Skertar sjónlengdir / vantar lýsingu	66	21	87
Vantar gönguleið / gönguþverun	44	10	54
Ófullnægjandi viðhald / þjónusta	48	5	53
Samtals	302	48	350

Líkt og áður sagði voru flestir sem bentu á of mikinn hraða eða mikla umferð. Ábendingar eru nokkuð dreifðar um bæinn og ekki einskorðaðar við stærri göturnar. Líkt og bent var á í kafla um umferðarhraða, er alla jafna miðað við að þörf sé á hraðatakmarkandi aðgerð þar sem 85% hraði er hærri en leyfilegur hámarkshraði. Sjá má af Mynd 48 og Mynd 50 þá eru sumir kaflar sem ríma við athugasemdir íbúa en þó ekki allar. Sérstaklega má nefna kafla í Innri Njarðvík eins og Dalsbraut en þar virðist ekið hraðar en æskilegt er. Margir benda á að ekið sé of hratt við íþróttasvæði en með tilliti til þess hve stórt hlutfall iðkenda eru börn þá er ráðlagt að skoða hvort þörf sé á að lækka hraðann og þrengja götusniðið við svæðið.

Hættuleg gatnamót og skertar sjónlengdir/skortur á lýsingu er einnig tíðnefnt. Gatnamót Geirdals - Stapabrautar, Grænásvegur - Njarðarbrautar og Njarðarbrautar – Víknavegar voru nefnd hvað oftast.

Eins er talað um skort á lýsingu á einhverjum stöðum, sem getur yfirleitt verið tiltölulega einföld aðgerð til þess að bæta umferðaröryggi. Þá eru einnig bent á umferðarspegla en þá er mikilvægt að nefna að þeir geta einnig vakið falska öryggiskennd og þarf ávallt skoða hvort þörf sé á þeim á hverjum stað fyrir sig en æskilegt er að þeir séu einungis notaðir í undantekningar tilfellum [35].

Þá er skortur á gönguleiðum nokkuð oft nefndur en líkt og áður sagði er æskilegt að þverunarmöguleikar séu skoðaðir gaumgæfilega og að tekið sé mið af gönguleiðum skólabarna við ákvörðun þeirra. Þá er mikilvægt að nefna að gangbraut ein og sér, sem málað yfirborð á götu, hefur ekki mikil öryggisáhrif. Þá sýna rannsóknir 88% fleiri slys á gangbrautum á götum með fleiri en eina akrein í sömu akstursstefnu og því mikilvægt að hafa það í huga við staðsetningu þverana [36].

6 FRÆÐSLA OG HVATNING

Samgöngustofa heldur úti umferðarskóla (vef) fyrir elsta hóp leikskólabarna⁶. Leikskólar sjá um umferðarskólann sjálfir, skrá þátttöku og fá sent viðurkenningaskjal og litabók fyrir hópinn.

Samgöngustofa heldur einnig utan um umferðarvefinn sem ætlaður er grunnskólabörnum⁷. Þar er að finna fjölbreytt og aldursmiðað námsefni fyrir nemendur á yngsta, mið- og unglingastigi grunnskólans.

Virkja ætti vistvænar samgöngur innan leik-og grunnskóla bæjarins og leggja áherslu á göngu- og hjólamenningu innan skólana, þá á öllum skólastigum. Kynna fyrir nemendum hjóla- og göngustíga tengingar við skólana og leggja áherslu á að nota góða og örugga stíga. Með tilliti til þess er mikilvægt er að umferðarfræðsla sé inn í námskrá grunnskólanna, sérstaklega þar sem það er að verða algengara að unglingar taka ekki bílpróf og fá þ.a.l. ekki viðeigandi umferðarfræðslu.

Mikilvægt er að halda fræðslunni gangandi á öllum stigum leik-og grunnskóla. Samgöngustofa hefur einnig verið með umferðarfræðslu í kennaranáminu til að vekja athygli kennara á mikilvægi þessarar fræðslu því kennsla á þessu sviði hefur vantað inn í grunnskólana.

6.1 Leikskólar

Á leikskólastigi er starfræktur Umferðarskólinn en hann er hugsaður fyrir elstu hópa leikskólabarna. Í þeim skóla er fjallað um öryggi barna í bíl, hvernig best sé að þvera götur, hvar sé öruggt að hjóla og leika sér. Allir leikskólar geta tekið þátt og fá þá sendar leiðbeiningar, glærur, handrit og viðurkenningarskjal fyrir hópinn [37]. Auk þess fer Lögreglan á Suðurnesjum í leikskóla í sveitarfélaginu á vorin ár hvert, kennir börnum á öryggisbúnað og tekur út hjólabúnað. Börn frá límmiða á hjólabúnað eftir úttekt.

Mikilvægt er að leggja áherslu á að tryggja réttan öryggisbúnað hjá leikskóla börnum. Huga þarf að því að öryggisbúnaður passi bæði barni og bíl og hefur Samgöngustofa útbúið bæklinga á 6 tungumálum til leiðsagnar og upplýsinga fyrir foreldra um öryggi barna í bíl [38]. Lagt er til að slíkir bæklingar verði tiltæki á öllum menntastofnunum Reykjanesbæjar.

⁶ <https://www.umferd.is/umferdarskolinn>

⁷ <https://www.umferd.is/nemendur/>

6.2 Grunnskólar

Líkt og fyrir leikskóla hefur Samgöngustofa einnig útbúið náms- og fræðsluefni fyrir grunnskóla. Markmiðið er meðal annars að nemendur kunni skil á umferðarreglum og merkjum, hafi fengið þjálfun í notkun reiðhjól, þekki til helstu atriða slysavarna, átti sig á nauðsyn þess að sýna örugga og ábyrga hegðun í umferðinni og þekki hvar þau megi leita helstu upplýsinga. Umferðarfræðsluna má samþætta við aðrar námsgreinar og væri æskilegt að fá sinn sess í skólalastarfinu.

Starfsmenn umhverfis- og framkvæmdasviðs Reykjanesbæjar eru með tilraunaverkefni í gangi um vistvænan ferðamáta skólabarna, sem nefnist *Strætóskólinn*. Verkefnið er til þriggja ára, frá árinu 2023 til 2026 og gengur út á að fylgjast með ferðavenjum grunnskólabarna í árgangi 2010 og 2013, ásamt umferðarfræðslu. Ferðavenjukönnun er lögð fyrir skólabörn í þessum árgöngum, tvisvar sinnum á ári þessi þrjú ár, ein að hausti og önnur að vori. Ásamt því fá skólabörnin fræðslu um umhverfisvænan ferðamáta og fræðslu um notkun á almenningssamgöngum. Þegar skólabörnin hafa lokið við *Strætóskólann* fá þau árskort í almenningssamgöngur sveitarfélagsins.

Ásamt Strætóskólanum, standa áætlanir yfir hjá sveitarfélaginu að innleiða hjólreiðaþjálfun og aðra fræðslu sem styður við notkun við virkra ferðamáta. Hugmyndafræðin er að kanna hvort að hægt sé að hafa áhrif á ferðavenjur barna með mjúkum aðferðum, sem almenn fræðsla fellur undir.

6.3 Samantekt fræðsla og hvatning

Mikilvægt er að fræðslu sé haldið áfram inni í leik- og grunnskólum og eins til foreldra barna. Æskilegt væri að farið verði í sérstakt átak er varðar rafhlaupahjól og hættunar kynntar vel fyrir bæði börnum og foreldrum.

Þá er mikilvægt að hvetja áfram til hjálmanotkunar og notkun endurskina.

FRÆÐSLA OG HVATNING

- Gæta þarf að því að fræðsluefni sé á fleiri tungumálum en íslensku.
- Setja sameiginlega stefnu hjá öllum skólastjórnendum um umferðarfræðslu í grunnskólum.
- Umferðarfræðsla til foreldra um öryggi barna í ökutækjum og rétta notkun á öryggisbúnaði eins og hjálmum og endurskinsmerkjum.

7 MARKMIÐ OG ÁHERSLUATRIÐI

Markmið Reykjanesbæjar í umferðaröryggismálum eru fjögur. Markmiðin taka mið af áherslum sveitarfélagsins en einnig af áherslum á landsvísu sem endurspeglast einna helst í markmiðum umferðaröryggisáætlun ríkisstjórnarinnar og breyttum ferðavenjum.

Markmið Reykjanesbæjar eru eftirfarandi:

- Fækka látnum og alvarlega slösuðum að jafnaði um 5% á ári til ársins 2028.

Undirmarkmið umferðaröryggisáætlunar eru að:

- Engin börn, 14 ára og yngri, látist í umferðinni.
- Alvarlega slösuðum og látnum gangandi vegfarendum fækki árlega um 5%.
- Alvarlega slösuðum og látnum hjólandi vegfarendum fækki árlega um 5%.
- Alvarlega slösuðum og látnum öikumönnum fækki árlega um 5%.
- Leggja áherslu á umferðarfræðslu barna og ungmenna

Við endurskoðun umferðaröryggisáætlunarinnar ætti árangur þessara markmiða metinn.

8 FRAMKVÆMDAÁÆTLUN OG FORGANGSVERKEFNI

Verkefni voru skilgreind út frá þeirri greiningarvinnu sem áður hefur verið unnin, út frá ábendingum frá íbúum, frá greiningu slysa og frá samráðsfundum. Verkefnin voru flokkuð í eftirfarandi flokka; óvarða vegfarendur, innanbæjargötur, þjóðvegi, almenningsamgöngur og fræðslu og áróður.

Heildar aðgerðalista má sjá í viðauka B, en í kafla 8.1 er samantekt yfir forgangsverkefni næstu ára og yfirlitskort sem sýnir staðsetningu verkefna. Hafa ber í huga að verkefnin eru mörg og ekki öruggt að unnt verði að framkvæma þau öll, því fjöldi og umfang framkvæmda er háð fjárhagsáætlun sveitarfélagsins. Æskilegt væri til að byrja með að leggja áherslu á gönguleiðir skólabarna og öryggi þeirra í kringum skóla, íþróttasvæði og stoppistöðvar strætó. Jafnframt að leggja áherslu á öryggi óvarinna vegfarenda í kringum þjónustumiðstöðvar og annarra stofananna sveitarfélagsins. Ljóst er að sveitarfélagið mun ekki geta farið í allar framkvæmdir og því mikilvægt að framkvæmdalistinn verði vinnugagn sveitarfélagsins til að bæta umferðaröryggi.

Við upphaf vinnunar og við vinnslu á greiningarvinnu áætlunarinnar var Keflavíkurvegur⁸, sem nær frá Reykjanesbraut niður að Reykjaneshöfn og Njarðvíkurhöfn, á forræði Vegagerðarinnar. Vegurinn færðist yfir á forræði sveitarfélagsins um áramót 2023/2024, þar sem Vegagerðin tók í staðinn yfir veginum að Helguvík. Aðgerðir sem eru á áætlun á þeim vegi, eru hér skráðar á innanbæjargötur þrátt fyrir að umfjöllun um Keflavíkurveg sé í kafla 4.1 um þjóðvegi, eða vegi Vegagerðarinnar innan sveitarfélagsins.

8.1 Forgangsverkefni

Eftirfarandi verkefni verða forgangsverkefni Reykjanesbæjar næstu árin til að ná fram bættu umferðaröryggi í sveitarfélaginu. Verkefnin snúa að bættu umferðaröryggi og í sumum tilvikum bættu umferðarflæði og afköstum til að draga úr gegnumakstri um innanbæjargötur. Yfirlitskort sem sýnir staðsetningu forgangsverkefna má sjá á Mynd 51.

⁸ Vegur nr. 424 hjá Vegagerðinni, sem er Þjóðbraut, hluti af Njarðarbraut og Hafnarbraut að Njarðvíkurhöfn og síðan hluti af Hafnargötu og Víkurbraut að Reykjaneshöfn.

8.1.1 Óvarðir vegfarendur

Forgangur	Staðsetning	Aðgerð	Ástæður	Umfang verkefnis
1	Hafnargata, hringtorg við Vesturbraut / Vesturgötu og Duusgötu	Bæta gönguleiðir og lýsingu við gönguþveranir	Vantar öruggar gönguþveranir um hringtorgið.	Minniháttar aðgerð
1	Dalsbraut við Stapaskóla	Bæta umferðaröryggi gangandi vegfarenda, skýra gönguleiðir og setja öruggar gönguþveranir og hraðalækkandi aðgerðir.	Hröð umferð (yfir leyfilegum hámarkshraða) í nágrenni við skóla. Kaflinn er skiltaður 30 km/klst. Mörg börn þvera götuna á leið í skólann.	Miðlungsaðgerð
1	Þjóðbraut / Lindarbraut fram hjá Háaleitisskóla	Skoða aðgengi óvarinna vegfarenda kringum skólann. Skoða öruggar gönguþveranir og lýsingu við þær.	Vantar öruggar upplýstar gönguþveranir við skólann. Skoða þarf þveranir og aðstæður við biðstöð með það að markmiði að bæta öryggi og aðgengi gangandi og hjólandi vegfarenda.	Miðlungsaðgerð
1	Faxabraut og Skólavegur, gatnamót	Bæta umferðaröryggi á gatnamótunum, sérstaklega fyrir óvarða vegfarendur. Vantar gönguþveranir og hægja á öikumönnum.	Mikil umferð, vantar öruggar gönguþveranir.	Miðlungsaðgerð
1	Faxabraut, Hringbraut - Hafnargata	Bæta umferðaröryggi gangandi vegfarenda, með því að setja öruggar gönguþveranir og hraðalækkandi aðgerðir	Hraði mikill og mikil umferð ökutækja. Vantar öruggar gönguþveranir, sérstaklega yfir Faxabraut við Hafnargötu.	Minniháttar aðgerð
1	Myllubakkaskóli	Bæta umferðaröryggi gangandi vegfarenda; bæta gönguleiðir, setja öruggar gönguþveranir, betri lýsingu og hraðatakmarkandi aðgerðir.	skoða þarf gönguþveranir vel með tillit til umferðaröryggis.	Miðlungs aðgerð
1	Afreksbraut og Sunnubraut við Íþróttasvæðið / Reykjaneshöll	Bæta umferðaröryggi gangandi vegfarenda; m.a. bæta við gönguleiðum og öruggum gönguþveranir, betri lýsingu og hraðahindranir.	Bæta þarf gönguleiðir á svæðinu sem tengir íbúasvæði og íþróttasvæði betur saman. Einnig vantar öruggar gönguþveranir og hægja á ökutækjum þar sem hraði er of mikill um svæðið.	Meiriháttar aðgerð – í vinnslu
Almennt	- Hafnargata - Hringbraut - Njarðarbraut - Tjarnarbraut - Faxabraut - Skólavegur - Tjarnargata - Grænásbraut - Vesturgata - Grænásvegur - Njarðarbraut - Þjóðbraut við Háaleitisskóla.	Skoða þarf öruggar gönguleiðir skólabarna, endurskoða hámarkshraða og staðsetningu gangbrauta/þverana. Hækka upp þveranir þar sem flestir eru að fara um, lýsa og bæta niðurtækir þar sem á við. Gert samtímis öðrum framkvæmdum.	Vantar öruggar upplýstar gönguþveranir.	Meiriháttar
Almennt	Stofnanir sveitarfélagsins	Bæta umferðaröryggi óvarinna vegfarenda; bæta gönguleiðir, setja öruggar gönguþveranir, betri lýsingu og hraðatakmarkandi aðgerðir	Vantar öruggar gönguleiðir til og frá stofnunum sveitarfélagsins.	Miðlungs aðgerð
Almennt	Rnbær	Setja niðurtækir þar sem gönguþveranir eru, gert samtímis öðrum framkvæmdum.	Bæta aðgengi allra	Meiriháttar

Almenn verkefni eru ekki staðsett á yfirlitskortu.

8.1.2 Innanbæjargötur

Forgangur	Staðsetning	Aðgerð	Ástæður	Staða verkefni
1	Baugholt	Þörf á hraðatakmarkandi aðgerðum	Nokkur umferðarslys	Minniháttar aðgerð
1	Njarðarbraut / Grænásvegur, gatnamót	Bæta öryggi á gatnamótunum m.t.t. framtíðarútfærslu á svæðinu. Taka þarf tillit til umferðarmagns og öryggi óvarinna vegfarenda á gatnamótunum í breyttri útfærslu.	Töluvert af slysum og umferðarþungi töluverður	Meiriháttar aðgerð
1	Njarðarbraut / Viknavegur, gatnamót	Miðað við umferðarmagn þarf að skoða aðrar lausnir á gatnamótunum, þar sem umferðarmagn eru komin yfir þölmörk gatnamótana m.t.t umferðarlæðis. Einnig þarf að horfa á útfærslu gatnamótanna m.t.t. umferðaröryggis.	Nokkur umferðarslys, talningar	Meiriháttar aðgerð
1	Faxabraut / Sólvallagata, gatnamót	Þrengja gatnamótin, skoða lausnir til að bæta sjónlengdir, t.d. með því að hækka gatnamótin. Setja eyru til að hindra að ökutæki leggi nálægt gatnamótunum.	Gatnamótin á milli Sólvallagötu og Faxabrautar eru nálægt skóla, eru óskýr og mikið af óhöppum og tvö slys með meiðslum. Töluvert af ábendingum í íbúasamráði	Miðlungs aðgerð
1	Hringbraut / Tjarnargata, gatnamót	Skoða fyrirkomulag gatnamótanna og skýra akstursleiðir og rétt ökumanna.	Skert sýn ökumanna.	Miðlungs aðgerð
1	Skólavegur / Hafnargata, gatnamót	Skoða hvort að þurfi ljósastýrð gatnamót. Athuga umferðarmagnið.	Nokkur umferðarslys	Minniháttar aðgerð
1	Grænásbraut / Flugvallabraut, gatnamót	Skoða fyrirkomulag gatnamótanna og skýra akstursleiðir og rétt ökumanna.	Gatnamótin eru mjög breið, óljós réttur ökumanna.	Meiriháttar aðgerð
1	Njarðarbraut / Þjóðbraut, Reykjavíkurtorg	Þrengja akstursferla til að stytta leið gangandi og auka sýn þeirra. Setja kantstein og fjarlægja fastar hindranir á hringtorgi.	Nokkur alvarleg slys á þessum stað á árunum 2019-2022	Meiriháttar aðgerð
1	Gatnamót Njarðarbrautar og Hafnarbrautar	Bæta lýsingu, skýra gatnamót betur og fækka mögulega inn/útkeyrslum. Bæta aðstæður fyrir gangandi vegfarendur	Vantar lýsingu við gönguþverun, töluvert af slysum á óvörðum	Meiriháttar aðgerð
1	Þjóðbraut/Sunnubraut	Skoða fyrirkomulag inn- og útkeyrsla, staðsetning gönguþverana og bílastæða	Skilgreina þarf betur gönguleiðir, og akstur/fjöldi akreina og bílastæði	Meiriháttar aðgerð
Almennt	Rnbær	Fjarlægja fastar hindranir innan öryggissvæðis	Meiri líkur á alvarlegum meiðslum ef ekið eða hjólað er á fasta hindrun innan öryggissvæðis.	
Almennt	Rnbær	Farið í hraðatakmarkandi aðgerðir, þrengja gatnamót,	Radíusar/beygjur inn í gatnamót eru á mörgum stöðum óþarflega breið og víð, sem gefur möguleika á hraðakstri og eykur þverunarvegalengdir	
Almennt	Rnbær	Endurskoðun forgangsstýringar, fjölda akreina og útfærslu á gatnamótum við aðrar framkvæmdir	Slysgreining, íbúasamráð, talningar	
Almennt	Rnbær	Skoða hægri rétt í sveitarfélaginu og hvar hann á rétt á sér en hvar hann hentar ekki. Setja viðeigandi aðgerðir, hraðatakmarkandi aðgerðir / skilti þar sem við á.	Hægri réttur hentar ekki við allar aðstæður. Sérstaklega má skoða hægri rétt við skóla.	

Almenn verkefni eru ekki staðsett á yfirlitskorti.

8.1.3 Þjóðvegir

Forgangur	Staðsetning	Aðgerð	Ástæður	Staða verkefnis
Almennt	Rnbær	Mikilvægt að huga að öruggum hliðarsvæðum vega og aðskilja akstursstefnur þar sem hraði er hærrí en 70 km/klst.	Slysagreining	

Almenn verkefni eru ekki staðsett á yfirlitskorti.

8.1.4 Almenningsgöngur

Forgangur	Staðsetning	Aðgerð	Ástæður	Staða verkefnis
1	Miðstöð - Skiptistöð Strætó við Nettó	Bæta gönguþveranir og lýsingu við stoppistöð. Einnig hraðatakmarkandi aðgerðir.	Vantar örugga gönguþverun, hægja á öikumönnum og bæta lýsing	Minniháttar aðgerð
1	Stoppistöð Strætó við gatnamót Geirdals og Dalsbrautar	Bæta lýsingu við stoppistöðina.	Skýra gönguleiðir frá strætóskýli og lýsa betur upp svæðið.	Minniháttar aðgerð
1	Stoppistöð Strætó við Háaleitisskóla.	Bæta öryggi stoppistöðvar ásamt gönguleiða til og frá. Bæta lýsingu við stoppistöð og setja hraðatakmarkandi aðgerð við stöð.	Fjöldi nemenda sem koma með strætó, ásamt slys á barni við stöð.	Minniháttar aðgerð
1	Stoppistöð Strætó við Bogabraut á Ásbrú	Bæta gönguþverun og lýsingu við stoppistöð. Einnig hraðatakmarkandi aðgerðir.	Nokkur alvarleg slys á börnum, á þessum stað á síðastliðnum árum.	Minniháttar aðgerð – í vinnslu
Almennt	Hringbraut	Skilgreina þveranir, biðstöð og bílastæði.	Biðstöðin við Hringbraut/Norðurtún ekki nógu góð. Erfitt að taka upp farþega og engir strætóvasar.	Miðlungs aðgerð
Almennt	Rnbær	Bæta aðgengi að biðstöðvum	Aðgengi að sumum biðstöðvum ekki nógu gott, ekki aðeins á biðstöðvum heldur líka á leið til og frá þeim.	Miðlungs aðgerð

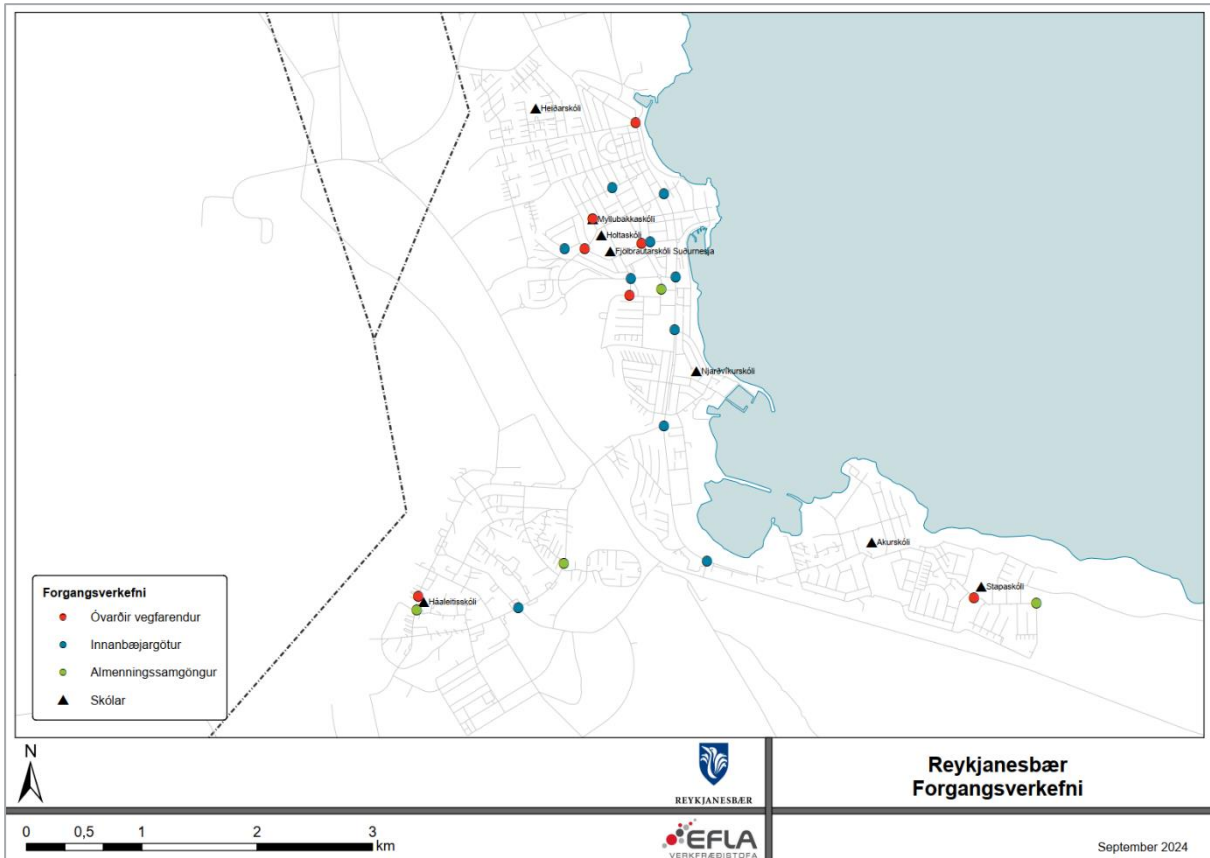
Almenn verkefni eru ekki staðsett á yfirlitskorti.

8.1.5 Fræðsla og áróður

Forgangur	Staðsetning	Aðgerð	Ástæður	Staða verkefnis
1	Rnbær	Útbúa bækling/fræðslu um helstu staði til að skutla og sækja börn og einnig um öruggustu gönguleiðir í skólann.	Til að auka öryggi barna við grunnskóla og hvetja foreldra til að auka ferðafrelsi barna sinna.	
1	Rnbær	Setja sameiginlega stefnu hjá öllum skólastjórnendum um umferðarfræðslu í grunnskólum í samráði við Samgöngustofu.	Breytingar meðal annars í aldri unglinga sem taka bílpróf og notkun á nýjum samgöngumátum (rafhlaupahjól m.a.) kallar á bættu fræðslu í þessum mállefnum.	
1	Rnbær	Í samráði við Samgöngustofu að útbúa bækling um „góða foreldrið“.	Til að auka öryggi barna við grunnskóla og hvetja foreldra til að auka ferðafrelsi barna sinna.	
1	Rnbær	Hafa gott aðgengi gangandi og hjólandi að leikskólum, til dæmis með geymslu fyrir hjólavagna við leikskóla.	Til að auka þátttöku þeirra á vistvænum ferðamátum.	

Almenn verkefni eru ekki staðsett á yfirlitskorti.

Yfirlitskort sem sýnir staðsetningu forgangsverkefna má sjá á Mynd 51.



MYND 51 Forgangsverkefni í umferðaröryggisáætlun Reykjanesbæjar 2024.

8.2 Vísar og eftirfylgni

Mikilvægt er að fylgja eftir áætluninni og geta mælt árangur þeirra aðgerða sem settar eru fram og gæta að eftirfylgni hennar.

8.2.1 Vísar

Vísar voru settir fram til að unnt væri að setja mæla árangur umferðaröryggisáætlunar.

Slíkir vísar nýtast betur við almennar aðgerðir en staðbundnar aðgerðir. Til að meta árangur staðbundinna aðgerða er mikilvægt að nokkur ár líði milli aðgerðar og mat á árangri. Ástæðan fyrir þessu er sú að slys eru hendingarkennd og því getur það verið hendingin ein að fjöldi slysa falli niður strax eftir aðgerðir. Í raun er það ekki ólíklegt að fjöldi slysa eftir aðgerðir er minni en fyrir aðgerðir þar sem flestir vegfarendur fara gætilegar í aðstæðum sem þeir þekkja síður.

Mælt er með að minnst 4 ár líði frá því að aðgerð er framkvæmd þar til árangur áætlunarinnar er metinn. Vísana má sjá í töflu 9.

TAFLA 9 Umferðaröryggis vísar til að mæla árangur umferðaröryggisáætlunar og meta hvort markmiðum hafi verið náð.

Gerð	Aðgerð	Vísir
Markmið	Engin börn, 14 ára og yngri, látist í umferðinni.	Fjöldi alvarlegra og banaslysa meðal barna eftir slysategundum
Markmið	Fækka látnum og alvarlega slösuðum að jafnaði um 5% á ári til ársins 2028.	Fjöldi banaslysa til ársins 2025.
Markmið	Alvarlega slösuðum og látnum gangandi vegfarendum fækki árlega um 5%.	Fjöldi slysa gangandi vegfarenda með alvarlegum meiðslum.
Markmið	Alvarlega slösuðum og látnum hjólandi vegfarendum fækki árlega um 5%.	Fjöldi slysa hjólandi vegfarenda með alvarlegum meiðslum.
Markmið	Alvarlega slösuðum og látnum öikumönnum fækki árlega um 5%.	Fjöldi slysa með alvarlegum meiðslum eftir slysategundum
Reykjanesbær, almennt	Heildstæð úttekt á niðurtektum í sveitarfélaginu. Æskilegt að úttektin taki mið af helstu göngu- og hjólastígum í sveitarfélaginu (sbr. aðalskipulag/hjólreiðaáætlun).	Fjöldi gangbrauta og niðurtekta þar sem farið hefur í framkvæmdir.

Gerð	Aðgerð	Vísir
Reykjanesbæjar og Vegagerðin, almennt	Úttekt á öryggi hliðarsvæða	Fjöldi kílómetra, göngu- og hjólastíga þar sem framkvæmd hafa verið aðgerðir til að fyrirbyggja fallslys. Fjöldi kílómetra á götum þar sem búið er að fjarlægja fastar hindranir innan öryggissvæða.
Almennt	Hraðatakmarkandi aðgerðir	Fjöldi gangbrauta og mikilvægra þverana þar sem hraði er 30 km/klst. eða minni.
Almennt	Heildstæð úttekt á sjónlengdum við gatnamót, gangbrautir og þveranir	Fjöldi gatnamóta, göngu- og hjólastíga þar sem framkvæmd hefur verið öryggisrýni og aðgerðaráætlun framkvæmd.
Almennt	Þrengja ríðisá, bæta við miðeyjum við gatnamótin og í sumum tilfellum að skýra betur akstursstefnur og forgangsreglur	Fjöldi gatnamóta, þar sem farið hefur verið í framkvæmd til að þrengja gatnasnið, forgangsstýringu breytt eða vinstri beygjur varðar o.s.frv..
Almennt	Öryggi vegfarenda á bílastæðum.	Fjöldi slysa meðal gangandi vegfarenda á bílastæðum.
Almennt	Umferðaröryggisrýni	Fjöldi umferðaröryggisrýna sem framkvæmdar hafa verið á nýrri hönnun og skipulögum.
Almennt	Betri gæði stoppistöðva	Fjöldi stoppistöðva þar sem farið hefur í framkvæmd til að auka aðgengi og öryggi vegfarenda með hærri kansteinum, leiðarlínum og upplýsingum til vegfarenda.
Almennt	Greiða leiðin	Vegalengd göngu og hjólastíga þar sem ekki er búið að ryðja snjó og hálkverja fyrir t.d. kl 7:30 á dögum þar sem um er að ræða vetrarfærð.

8.2.2 Önnur eftirfylgni

Æskilegt væri fyrir sveitarfélagið að hönnun bílastæða taki mið af öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda. Þetta getur verið effitt í framkvæmd fyrir sveitarfélagið, þar sem bílastæði eru yfirleitt leyst innan lóðar. Þetta á sérstaklega við í þegar byggðu umhverfi. Því er lagt til að sveitarfélagið fari í samstarf við stærri fasteignafélög, eins og Reginn, og önnur stór fyrirtæki, eins og Haga, við að skoða úrbætur á bílastæðum.

Einnig væri æskilegt að skipulagsupprættir, hönnun gatna og stíga, mæli- og lóðarblöð séu rýnd með tilliti til umferðaröryggis.

Hluti aðgerðanna snýr einnig að fræðslu og breytingum í námskrá hjá grunnskólunum. Æskilegt væri að skrifstofa menntasviðs sveitarfélagsins gerði úttekt hjá sér hvernig samstarfið við Samgöngustofu hefur skilað sér inn í námsskrá. Í framhaldinu væri hægt að mynda áframhaldandi stefnu og áætlunum um hvernig fræðslan getur skilað sér inn í námsskrá. Grunnskólarnir geta nýtt sér upplýsingar um hættustaði úr gönguleiðum skólabarna og tekið sérstaklega á þeim hættustöðum sem börnin merktu við. Ef unnin er bæklingur/leiðarvísir um öruggustu leiðir í skólana væri æskilegt að skólarnir leggi áherslu á að kynna þær leiðir sérstaklega fyrir skólabörnin.

Vegagerðin fær afrit af umferðaröryggisáætluninni og er það á ábyrgð Reykjanesbæjar og Vegagerðarinnar að samræmast um þær aðgerðir sem er í viðauka B.

Nokkrar aðgerðir miða að því að hvetja íbúa Reykjanesbæjar til að breyta ferðavenjum sínum. Æskilegasta leiðin til að eftir þeim markmiðum er að setja markmið um að breyta „nýjum“ ferðum. Það er, að lögð verði sérstök áhersla á öruggar göngu-og hjólatengingar í nýju skipulagi. Umferðaröryggisrýni á nýjum deiliskipulögum auk samgöngumats getur skilað tilætluðum árangri hvað það varðar. Einnig er lagt til að stuðst verði við ferðavenjuáætlanir og þeim fylgt eftir (samanber BREEAM communities). Í þegar byggðum hverfum er lagt til að aðstaða fyrir hjólandi verði bætt með fleiri aðskildum hjólastígum, bæta við hjólastæðum við stærri stoppistöðvar og við leik- og grunnskóla (sjá aðgerð í viðauka B).

9 LOKAORÐ

Greining á umferðaróhöppum og -slysum leiddi í ljós að almennt er hægt að bæta umferðaröryggi í Reykjanesbæ.

Alvarleg slys í Reykjanesbæ eru að stórum hluta á óvörðum vegfarendum og því var lögð sérstök áhersla á umferðaröryggi óvarinna vegfarenda í aðgerðarlistum.

Þá má einnig sjá að töluverður fjöldi hringtorga og gatna innan sveitarfélagsins eru með fastar hindranir innan öryggissvæðis og mikilvægt að farið verði í sérstakt átak að útrýma þeim hættum og bæta öryggi óvarinna vegfarenda við hringtorg.

Í kafla 8 eru listar yfir verkefni og forgangsörðun þeirra. Verkefni á framkvæmdarlista eru misstór en öll munu þau stuðla að bættu umferðaröryggi í sveitarfélaginu. Áætlað er að tekið sé tillit til umferðaröryggisáætlunar við gerð árlegra fjárhagsáætlana sveitarfélagsins.

Einnig er gert ráð fyrir að áætlunin sé endurnýjuð eftir fjögur ár. Æskilegt væri ef samráðshópur hittist eftir að tvö ár þegar tímabilið er hálfnað til að fara yfir verkefni og nýjar ábendingar.

HEIMILDASKRÁ

- [1] Stjórnarráðið, „Umferðaröryggisáætlun 2024-2038,“ Innviðaráðuneytið, Reykjavík, 2023.
- [2] Samgöngustofa, „Um slysaskrá,“ 15 01 2024. [Á neti]. Available: <https://www.samgongustofa.is/umferd/tolfraedi/umferdarslys/um-slysaskra/>. [Skoðað 2024].
- [3] Hagstofan, „Verðlagsreiknivél,“ Hagstofa Íslands, 2024. [Á neti]. Available: <https://hagstofa.is/verdlagsreiknivel>. [Skoðað 12 06 2024].
- [4] Gallup, „Ferðir íbúa á Suðurnesjum,“ Innviðaráðuneytið (IRN), Skipulagsstofnun, Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH), Vegagerðin, Húsnæðis - og mannvirkjastofnun og Betri samgöngur, Reykjavík, 2022.
- [5] M. Berntman, „Fotgängares olyckor och skador i trafikmiljö med fokus på fallolyckor,“ Lund University, Lund, 2015.
- [6] E. Høye og E. Rune, „Trafikksikkerheshåndboken: Bakgrunn om ulykker, risiko og metaanalyse,“ TØI-rapport, 1692, Oslo, 2019.
- [7] A. Niska, S. Gustafsson, J. Nyberg og J. Eriksson, „Cyklisters singelolyckor. Analys av olycks-och skadedata samt djupintervjuer,“ VTI, Linköping, 2013.
- [8] Trafikverket; Sveriges kommuner och Regioner, Mobilitet för gående, cyklister och mopedister En handbok med fokus på planering, utformning, underhåll och uppföljning, Stockholm: Trafikverket, 2022.
- [9] Samgöngustofa, „Hjólreiðar,“ 2020. [Á neti]. Available: <https://www.samgongustofa.is/umferd/fraedsla/ny-umferdarlog/hjolreidar/>. [Skoðað 30 04 2024].
- [10] A. Høye, „Bicycle helmets – To wear or not to wear? A meta-analysis of the effects of bicycle helmets on injuries,“ *Accident Analysis and Prevention*, b. 117, pp. 85-97, 2018.
- [11] VÍS, „Aldrei fleiri með hjálm,“ VÍS, 20 05 2020. [Á neti]. Available: <https://vis.is/vis/fjolmidlatorg/frettir/2020/aldrei-fleiri-med-hjalm/>. [Skoðað 26 04 2024].
- [12] A. Høye, „Trafikksikkerhet for syklistar,“ Transportøkonomisk institutt (TØI), Oslo, 2017.
- [13] EFLA, Hraðatakmarkandi aðgerðir, Reykjavík: Rannsóknarsjóður Vegagerðarinnar, 2021.

- [14] E. Høye, „Framkommelighetstiltak for kollektivtrafikk,“ í *Trafikksikkerhetshåndboken*, Oslo, TØI, 2020, p. 3.18.
- [15] H. R. G. Krøyer, „s 30 km/h a ‘safe’ speed? Injury severity of pedestrians struck by a vehicle and the relation to travel speed and age,“ *IATSS research*, 2014.
- [16] K. Magnússon, „Pað þarf að hætta þessari vitleysu,“ MBL, 29 04 2023. [Á neti]. Available: https://www.mbl.is/frettir/innlent/2023/04/29/thad_tharf_ad_haetta_thessari_vitleysu/. [Skoðað 02 04 2024].
- [17] Rannsóknarnefnd samgönguslysa, „Árekstur rafhlaupahjóls og létt bifhjóls,“ RNSA, Reykjavík, 2021.
- [18] Rannsóknarnefnd samgönguslysa, „Árekstur Rafhlaupahjóls og hópþreifreiðar,“ RSNA, Reykjavík, 2022.
- [19] S. Sæmundsdóttir, „Um þrjú á dag á bráðamóttöku eftir slys á rafhlaupahjól,“ *Vísir*, 31 10 2023. [Á neti]. Available: <https://www.visir.is/g/20232482563d/um-thrir-a-dag-a-brada-mot-toku-eftir-slys-a-raf-hlaupa-hjoli>. [Skoðað 02 04 2024].
- [20] G. Nilsson, „Traffic Safety Dimensions and the Power Model to Describe the Effect of Speed on Safety,“ Lund University, Lund, 2004.
- [21] C. Hydén, „Trafiksäkerhet,“ í *Trafiken i den hållbara staden*, Lund , Studentlitteratur AB, 2010.
- [22] Alþingi, „Umferðarlög,“ 12 04 2024. [Á neti]. Available: <https://www.althingi.is/lagas/nuna/2019077.html>. [Skoðað 18 07 2024].
- [23] Reykjanesbær, „Almenningssamgöngur,“ VSÓ ráðgjöf, 2024. [Á neti]. Available: <https://www.reykjanesbaer.is/is/thjonusta/skipulags-og-byggingarmal/almenningsamgongur>. [Skoðað 12 06 2024].
- [24] Strætó og Vegagerðin, „Strætó - Landsbyggðin,“ Strætó bs., 2021. [Á neti]. Available: <https://www.straeto.is/media/2024/07/str-heildarkort-samgongur-2407.png>. [Skoðað 16 09 2024].
- [25] R. Elvik og A. Høye, „Rundkjøringer,“ Transport Økonomiske Institutet , Oslo, Norway, 2023.
- [26] SKL, Rätt fart i staden, Stockholm: Vägverket, 2008.
- [27] Trafikverket, „Hastighet ock krockvåld,“ 2022. [Á neti]. Available: <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/sakerhet-pa-vag/hastighetsgranser-pa-vag/hastighet-och-krockvald/>. [Skoðað 06 2024].
- [28] Vegagerðin, Veghönnunarreglur Vegagerðarinnar, Reykjavík: Vegagerðin, 2010.
- [29] EFLA og Vegagerðin, Hönnun hringtorga - leiðbeiningar, Reykjavík: Vegagerðin, 2020.

- [30] Vegdirektoratet, „Trafikksignalanlegg,“ í *N303*, Oslo, Statens Vegvesen, 2014.
- [31] Vegdirektoratet, „Veg-og gatenormal,“ í *N100*, Oslo, Statens Vegvesen, 2023.
- [32] Vegregler, Fartdæmpere, København: Anlæg og Planlægning, 2014.
- [33] VTI, Hastighetsdæmpende åtgärder; En litteraturstudie med fokus på nya trafikmiljöåtgärder och ITS - orienterende lösningar, Linköping: VTI, 2011.
- [34] Statens Vegvesen, Fartsdempende tiltak, Osló : Statens Vegvesen, 2019.
- [35] Vejregler, Trafikspejle, København: Anlæg og Planlægning, 2019.
- [36] A. Høy, „Kryssingsmuligheter for fotgjengere,“ í *Trafikksikkerhetshåndboken*, Oslo, TØI, 2019.
- [37] Samgöngustofa, „Umferðarskólinn,“ 2024. [Á neti]. Available: <https://www.umferd.is/umferdarskolinn>. [Skoðað 13 06 2024].
- [38] Samgöngustofa, „Börn í bíl,“ Samgöngustofa, 2024. [Á neti]. Available: <https://island.is/boern-i-bil>. [Skoðað 13 06 2024].

VIÐAUKI A - FUNDARGERÐ FRÁ FUNDI SAMRÁÐSHÓPS

FUNDARGERÐ

SKJALALYKILL

1864-025-FUN-006-V01

DAGS. / TÍMI FUNDAR

22.11.2023 / 13:00

NR. FUNDAR

06

FUNDARGERÐ

BH / 22.11.2023

FUNDARMENN

Margrét Lilja M. (MLM), Gunnar Ellert G. (GEG),
Guðbergur Reynisson (GR)
Gunnar Geir Gunnarsson (GGG)
Bjarney Annelsdóttir (BA)
Hulda R. Bjarnadóttir (HRB)
Ingibjörg Bryndís Hilmarsdóttir (IBH)
Helgi Arnarsson (HA)
Margrét Arnbjörg Valsdóttir (MAV)
Ólafur Bergur Ólafsson (ÓBÓ), Margrét N Karlsd. og Betsy Ásta Stefánsd.
Berglind Hallgrímsdóttir (BeH) og Elín R Sveinbjörnsdóttir (ERS)

FJARVERANDI

Guðlaugur H Sigurjónsson (GHS)
Svanur Bjarnason (SB)

DREIFING

Reykjanesbær

FUNDARSKIÖL

Kynning EFLU

DAGSKRÁ OG EFNI FUNDAR

VERKHEITI

Umferðaröryggisáætlun Reykjanesbæjar

VERKKAUPI

Reykjanesbær

FUNDAREFNI

- Ábendingar frá hagsmunaaðilum
- Næstu skref

FUNDARBOÐARI

ERS

FUNDARSTAÐUR

Reykjanesbær

FYRIRTÆKI

Reykjanesbær
Skipulagsráð
Samgöngustofa
Lögreglan
Fulltrúi almenningssamgangna
Fulltrúi leikskólaskólustarfs
Fulltrúi grunnskólaskólustarfs
Fulltrúi eldri borgara
Fulltrúi ungmennaráðs
EFLA

FYRIRTÆKI

Reykjanesbær
Vegagerðin

FYRIRTÆKI

Reykjanesbær

NÆSTI FUNDUR

Ekkert ákveðið

ÁBYRGÐ / ÁKVÖRDUN

1. Ábendingar frá hagsmunaaðilum

EFLA fór yfir ferlið fyrir umferðaröryggisáætlanir og þær greiningar sem búið er að gera.

Slysgreiningar

- GGG: muna að slysskráning kemur frá Lögreglunni sem skýrir hlutfall alvarlegra/slysa með meiðslum fyrir gangandi og hjólandi.
- Slysakort 2019-2022 sýnir fækkun alvarlegra slysa á Reykjanesbraut.
GR: 2017 – 2018 komu hringorg á Reykjanesbrautina sem hafa haft mikil áhrif.
Banaslys 2023 við Fitjar ekki inni í tölfræðinni.
- HRB: Fá kortin brotin niður betur þar sem þéttni er á ákveðnum punktum. GGG: hægt að þysja niður á punkta inná slysakorti [samgöngustofu](#).

Ferðavenjukönnun skólabarna

- Stapaskóli ekki með í tölfræði en lítið af nemendum komnir í skólann á þeim tíma sem könnun var gerð (sept-2020). EFLA skoðar að senda könnun á skólann.
- HRB: fjölbrautar- og menntaskóli ekki með í ferðavenjukönnun skólabarna, af hverju? ERS: Ekki í leiðbeiningum Vegagerðarinnar um umferðaröryggisáætlanir. En vel hægt að skoða það og bæta því við.
- Bæta við bæði fjölbrautarskólann og Stapaskóla og jafnvel Keili við ferðavenjukönnun skólabarna. Krakkar í fjölbrautarskólum að koma á mismunandi tímum og mjög árstíðarbundin umferð. Áhugavert að sjá þeirra upplifun og líka hvernig þau koma í skólann. ÓBÓ og co. sammála að langflestir nemendur komi á bíl í skólann, margir sem koma langt að og því ástæða fyrir því að margir koma á bíl í skólann. Sundmiðstöð, grunnskóli og framhaldsskóli á sama punkti/svæði. Áhugavert að sjá hvað nemar við framhaldsskólann hafa að segja. Mjög líklega ekki margir sem taka strætó, þar sem flestir unglingar hætta að taka strætó þegar þeir fá bílpróf. Einnig umræða um að ekki sé óhætt að taka strætó fyrir börn/unglinga.
- HA: áhugavert að sjá hvort það séu innviðir við leiks- og framhaldsskóla fyrir hjól. Áhugavert að sjá hversu margir keyra/hjóla/ganga í leikskóla.
- MLM: Verkefni í gangi í Reykjanesbæ um ferðavenjur skólabarna í 5. Og 8.bekk. Tilgangur verkefnisins er að sjá hvort hægt sé að breyta ferðavenjum þeirra.

Gangandi og hjólandi vegfarendur

- HA: forgangur fyrir snjómokstur fyrir götur og stíga er eitthvað sem þarf að huga vel að.
- MAV: Eldra fólk frá Nesvöllum, Njarðarbraut – ekið mjög hratt þar og eins þegar verið er að aka frá Nesvöllum og beygja sé erfitt og að fara þar yfir. Strætó (umferðarstöð) hjá Nettó og þar er svo mikið af fólk að þau eru óörugg. Erfitt svæði frá Bolafóti og norður eftir.
- Umræða um krakka á Brekkustíg sem koma úr dansskóla og skoða þurfi leiðir fyrir þau að komast að og frá DansKompaní. Gangstétt sem er á lðjustíg er inni á lóð. Langar leiðir frá lðjustíg yfir Njarðarbraut. Mögulega þarf frekar að skoða aðra staðsetningu skólans frekar en gönguleiðir að honum.
- BA: Lögreglan er að fara í forgangsakstri á þessu svæði við lðjustíg – þarf að hafa það í huga líka. Fólk leggur bílunum á götunni. GR: Væri hægt að bæta við stút fyrir lögregluna inn á Njarðarbraut. MLM: Þyrfti þá að fækka stútum.

- World class að fara að opna neðan við gömlu steypustöðina. Fólk mun aka gegnum Bergás að WC eða niður Grænás þar sem krakkar eru að ganga yfir Njarðarbraut til að komast í skólann. Hafa í huga hvornig væri hægt að koma í veg fyrir það.
- MLM: Ofanbyggðarvegur gæti létt á álaginu á Ásahverfinu. Eins þyrfti að loka Bergás til að minnka gegnumakstur þar í gegn. Vandamál líka með gönguleiðir barna úr Ásahverfinu yfir í skólann. Nýr skóli fyrirhugaður við Ása og umræða um Reykjanesbraut í stökk. HRB: Vegagerðin – ekki með það á framkvæmdaáætlun. Skoða mætti göngu-og hjólabrýr yfir Reykjanesbrautina og gott að koma því á framfæri við Vegagerðina.

Rafmagnshlaupahjól

- GGG: rafhlaupahjól skráð sem sér ökutæki í slysaskráningum nú til dags.
- ÓBÓ og co. krakkar mikið á rafhlaupahjólum – sérstaklega í innri Njarðvík og Ásbrú sem eru að sækja þjónustu inn í bæinn. Leiðir úr Innri Njarðvík og Ásbrú eru óljósar og mikil umferð – slæm lýsing. Engir ljósastaurar fyrir neðan Ásbrú – bara gatnalýsing (hjá bílasölu Reykjaness). Ætti að vera hægt að hjóla meðfram Njarðarbraut án þess að þvera hana á mörgum stöðum.

Fræðslumál

- GGG: komi fram í áætlun að það sé fræðsla um samgöngumál sé á öllum skólastigum.

Almenningssamgöngur

- ÓBÓ og co: Hrósi á nýjar stoppistöðvar.
- Mikið ósætti hjá börnum og ungmennum eftir nýtt leiðarkerfi var sett í gang. Vagnar koma á hálf tíma fresti sem er erfitt fyrir krakka að fara á æfingar, hættir snemma (21:30), skítugir og illa farnir vagnar. Tímatafla tekin úr stoppistöðvum en QR kóðar í staðinn. Krakkar sem eru ekki með meira en 1GB hafa ekki alltaf gagnamagn til þess að skoða tímatöfluna.
- Bílastæði við Krossmóa er erfitt og aðgengi að biðstöð strætó þar, ekki nógu gott. GEG: verið að skoða breytingar á einni leið til þess að bæta aðgengi við Krossmóa. Innleiðing á kerfi – samband af föstum leiðum og pöntunarpjónustu. Fjöldi flóttamanna á Ásbrú hefur líka sett álag á kerfið.
- Aðgengi að/frá biðstöðvum sé ekki alltaf gott, ekki nógu að aðgengi um sjálfar biðstöðvar sé gott, þarf að komast að/frá þeim. Hringbraut, erfitt fyrir Strætó – taka upp farþega og engir strætóvasar.
- HRB: akstur nr.55 innan Reykjanesbæjar verður endurskoðaður fljótlega og því ekki skoðað sérstaklega eins og er öryggi við stöðvar en verður gert í framhaldi vinnunnar. Úti á landi virðist vera meira um það að krakkar fara strax úr strætó um leið og þau fá ökuskrteini.
- ÓBÓ: leið 55 erfið – fáar ferðir og mikið „gat“ í tímatöflu. Strætó 55 oft að koma um 20 mín of seint og 88 þurfti oft að bíða eftir honum.
- HRB: Strætóleiðin hönnuð án þess að taka tillit til tafa á höfuðborgarsvæðinu en verið að vinna í að lagfæra þetta eins og er hjá Vegagerðinni.

- Börn sem búa í innri Njarðvík taka strætó við mislæg gatnamót Reykjanesbrautar – Stapabrautar (Njarðvíkurvegur), en þar eru biðstöðvar. Þegar strætó ekur í bæinn, kemur fyrir að hann fari ekki niður að biðstöð, til þess að athuga hvort farþegar séu að bíða, heldur ekur áfram á Reykjanesbrautinni. HRB: leið 55 vandamál með andlegt álag á vagnstjóra. Vantar einnig innviði til þess að geyma hjól en erfitt að skilja hjóla eða annað eftir við stöðvarnar þar sem fara þarf á milli til þess að sækja hjól. GEG: væri hægt að breyta leiðinni svo hún færi Njarðarbraut og Stapabraut. HRB: allar breytingar á 55 verður gert í samráði við bæjarstjórn Reykjanesbæjar og nærliggjandi sveitarfélaga. Formlegt pólitískt samtal á þeim fundi og ungmennafélag óskar eftir að fá að vera með í því samráði.
- GEG: ekki hægt að bæta almenningssamgöngukerfi til flugvallarins, án aðkomu Isavia, Icelandair og svo framvegis. Þau vilja fara inn í sama kerfi – eins Isavia – væri gott að fá Vegagerðina með í þetta kerfi.

Akandi vegfarendur

- ÓBÓ: Stór ökutæki að aka Njarðarbrautina – ein niðurstaða úr ungmennaráði – Njarðarbrautin er ógn við börn og ungmenni. Ungmennaráð mun senda lista á EFLU um athugasemdir sem þau eru með.
- ÓBÓ: Hafnargata – annar óvinur ungmenna. Of þröng gata. Bílastæði við gallerí of þröng og þora ekki að bakka út úr þessu. MAV: sammála og mikið kvartað vegna þess einnig frá eldri borgurum. MLM: eru í deiliskipulagsvinnu fyrir þetta svæði og verður lögð fram kynning 20.des að nýju skipulagi Hafnargötu – gönguleiðum – akstursleiðum o.s.frv.

2. Næstu skref

- Skoða að bæta við ferðavenjukönnun fyrir Stapaskóla og jafnvel menntaskóla og leikskóla.
- Íbúasamráð verður á nýju ári þar sem íbúar geta skilað inn ábendingum rafrænt.
- Í framhaldi af því verða greiningar teknar saman, sett verða niður markmið, áhersluatriði og framkvæmdaáætlun í samráði við sveitarfélagið.
- EFLA sendir fundargerð og glærur af samráðsfundi til fundar meðlima.
- Fundar meðlimir senda athugasemdir til EFLU um umferðaröryggi í Reykjanesbæ, ef þeir eru með fleiri atriði en komu fram á samráðsfundinum.

FUNDARGERÐ

SKJALALYKILL

1864-025-FUN-008-V01

DAGS. / TÍMI FUNDAR

12.09.2024 / 13:00

NR. FUNDAR

08

FUNDARGERÐ

BH / 12.09.2024

FUNDARMENN

Margrét Lilja M. (MLM), Gunnar Ellert G. (GEG), Guðlaugur H. Sigurjónsson
Guðbergur Reynisson (GR)
Bjarklind Björk Gunnarsdóttir (BBG)
Erlingur F. Jensson (EFJ)
Hulda R. Bjarnadóttir (HRB)
Ingibjörg Bryndís Hilmarsdóttir (IBH)
Helgi Arnarsson (HA), Haraldur Axel Einarsson (HAE)
Berglind Hallgrímsdóttir (BeH) og Elín R Sveinbjörnsdóttir (ERS)

FJARVERANDI

Margrét Arnbjörg Valsdóttir (MAV)
Ólafur Bergur Ólafsson (ÓBÓ), Margrét N Karlsd. og Betsý Ásta Stefánsd.
Bjarney Annelsdóttir (BA)

DREIFING

Reykjanesbær

FUNDARSKJÖL

Skýrsla EFLU

DAGSKRÁ OG EFNI FUNDAR

VERKHEITI

Umferðaröryggisáætlun Reykjanesbæjar

VERKKAUPI

Reykjanesbær

FUNDAREFNI

- Ábendingar frá hagsmunaaðilum
- Næstu skref

FUNDARBOÐARI

ERS

FUNDARSTAÐUR

Fjarfundur (Teams)

FYRIRTÆKI

Reykjanesbær
Skipulagsráð
Samgöngustofa
Vegagerðin
Fulltrúi almenningssamgangna
Fulltrúi leikskólaskólustarfs
Fulltrúi grunnskólaskólustarfs
EFLA

FYRIRTÆKI

Fulltrúi eldri borgara
Fulltrúi ungmennaráðs
Lögreglan

FYRIRTÆKI

Reykjanesbær

NÆSTI FUNDUR

Ekki fleiri fundir.

ÁBYRGÐ / ÁKVÖRDUN

1. Ábendingar frá hagsmunaaðilum

Gangandi og hjólandi vegfarendur

EFLA

- Gönguleiðir skólabarna - Vantar Háaleitisskóla á bls. 35 – þar stendur sex skólar en ekki sjö. Vantar Háaleitisskóla í upptalninguna. EFLA skoðar það.

Almenningssamgöngur

- HRB: Varðar landsbyggðarvagna: Í texta um almenningssamgöngur er tilgreint að aðkoma stoppistöðva við Hringbraut sé ábótavant. Fyrir landsbyggðarstrætó, er í kortunum að það verði bara ein stoppistöð í Reykjanesbæ – í Miðstöð. Tekið er fram í 8. kafla að það þurfi að bæta aðstöðu þar, sem er gott en bæta má við að leggja eigi af stoppistöðvar fyrir landsbyggðarstrætó við Hringbraut. Hins vegar er Reykjanesbær með innanbæjarstrætó á Hringbraut og því skal ekki taka út úr aðgerðarlista „almennt – bæta aðgengi að stoppistöðvum“.
- HRB, á kort af landbyggðarstrætó. HRB sendir á EFLU og EFLA setur inn í skýrslu.

EFLA

HRB/EFLA

Akandi vegfarendur

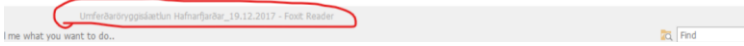
- EFJ: Þjóðvegir – Vegir Vegagerðarinnar: Vegir sem eru innan Reykjanesbæjar voru á forræði Vegagerðarinnar en breyttist um áramótin 2023/2024. Vegagerðin tók í staðinn yfir veginn að Helguvík. ERS greiningarvinnan miðaði við að vegur 424 hafi verið í eigu Vegagerðarinnar. MLM, koma á framfæri í skýrslu að hann hafi færst yfir á Reykjanesbæ í janúar 2024. Þegar greiningarnar voru gerðar þá var hann í eigu Vegagerðarinnar (þegar slysin gerðust). EFLA setur inn texta í skýrsluna þess efnis.

EFLA

Framkvæmdaáætlun og forgangsverkefni

- IBH: Varðandi kafla 8.1.5 fræðsla og áróður, „Gott aðgengi að hjólageymslum við leikskóla fyrir hjólavagnana“. Bendir á að þetta sé góður punktur og fínt að hafa með.
- GHS: Eru að rýna listann og munu fara í gegnum hann og sjá umfang aðgerða á næstunni.

2. Næstu skref

- Á bls. 78 Mennta og skólasvið – á að vera „skrifstofa menntasviðs geri úttekt.....“
 - Lagfæra í pdf-skjalinu
- 
- Áætlað að skýrslan verði lögð fram til samþykktar næsta föstudag 20.september og þá er þetta orðið opinbert plagg. EFLA sendir á Samgöngustofu þegar það er orðið opinbert.
 - MLM eru strax farin að ákveða hvernig eigi að vinna með listann og nota hann sem vinnugagn.
 - Skýrslan send til Reykjanesbæjar, í síðasta lagi fyrir hádegi á miðvikudag (17.sept). Setja inn að hún hafi verið samþykkt 20.september í umhverfis og skipulagsráði. Setja einnig inn í skýrsluna að hún hafi verið samþykkt í og staðfest í bæjarstjórn 1.október.

EFLA

EFLA

EFLA

VIÐAUKI B - ALLAR AÐGERÐIR

KAFLI	FOR-GANGUR	STAÐSETNING	AÐGERÐ	ÁSTÆÐUR	HVAÐAN KOM ÁBENDING
4.1 Þjóðvegir	1	Grænásbraut / Flugvallabraut, gatnamót	Skoða fyrirkomulag gatnamótanna og skýra akstursleiðir og rétt öikumanna.	Gatnamótin eru mjög breið, óljós réttur öikumanna.	Íbúasamráð
4.1 Þjóðvegir	1	Þjóðbraut/Sunnubraut	Skoða fyrirkomulag inn- og útkeyrsla, staðsetning gönguþverana og bílastæða	Skilgreina þarf betur gönguleiðir, og akstur/fjöldi akreina og bílastæði	Íbúasamráð, slysgreining
4.1 Þjóðvegir	1	Gatnamót Njarðarbrautar og Hafnarbrautar	Bæta lýsingu, skýra gatnamót betur og fækka mögulega inn/útkeyrslum. Bæta aðstæður fyrir gangandi vegfarendur	Vantar lýsingu við gönguþverun, töluvert af slysum á óvörðum	Íbúasamráð, slysgreining
4.1 Þjóðvegir	1x	Njarðarbraut / Þjóðbraut, Reykjavíkurtorg	Þrengja akstursferla til að stytta leið gangandi og auka sýn þeirra. Setja kantstein og fjarlægja fastar hindranir á hringtorgi.	Nokkur alvarleg slys á þessum stað á árunum 2019-2022	Slysgreining, íbúasamráð
4.1 Þjóðvegir		Hringtorg við Hringbraut/Þjóðbraut	Bæta lýsingu við gönguþverun	Vantar lýsingu við gönguþverun	Íbúasamráð
4.1 Þjóðvegir		Gatnamót Hafnarbrautar og Bakkastígar	Auka umferðaröryggi gatnamótanna	Hröð og mikil umferð, vantar að skýra gatnamótin betur.	Íbúasamráð
4.1 Þjóðvegir		Víkurbraut við Byko/Baldursgötu	Hraðatakmarkandi aðgerðir, skoða breidd götu og tengingu Baldursgötu við Víkurbraut. Skýra betur bílastæði/gata, bæta lýsingu	Hröð og mikil umferð á Víkurbraut	Íbúasamráð
4.2 Innanbæjargötur	1	Baugholt	Þörf á hraðatakmarkandi aðgerðum	Nokkur umferðarslys	Slysgreining, íbúasamráð.
4.2 Innanbæjargötur	1	Njarðarbraut / Grænásvegur, gatnamót	Bæta öryggi á gatnamótunum m.t.t. framtíðarútfærslu á svæðinu. Taka þarf tillit til umferðarmagns og öryggi óvarinna vegfarenda á gatnamótunum í breyttri útfærslu.	Töluvert af slysum og umferðarpungi töluverður	Slysgreining, íbúasamráð
4.2 Innanbæjargötur	1	Njarðarbraut / Viknavegur, gatnamót	Miðað við umferðarmagn þarf að skoða aðrar lausnir á gatnamótunum, þar sem umferðarmagn eru komin yfir þölmörk gatnamótana m.t.t umferðarflæðis. Einnig þarf að horfa á útfærslu gatnamótanna m.t.t. umferðaröryggis.	Nokkur umferðarslys, talningar	Íbúasamráð, slysgreining

KAFLI	FOR-GANGUR	STAÐSETNING	AÐGERÐ	ÁSTÆÐUR	HVAÐAN KOM ÁBENDING
4.2 Innanbæ jargötur	1	Faxabraut / Sólvallagata, gatnamót	Þrengja gatnamótin, skoða lausnir til að bæta sjónlengdir, t.d. með því að hækka gatnamótin. Setja eyru til að hindra að ökutæki leggi nálægt gatnamótunum.	Gatnamótin á milli Sólvallagötu og Faxabrautar eru nálægt skóla, eru óskýr og mikið af óhöppum og tvö slys með meiðslum. Töluvert af ábendingum í íbúasamráði	Íbúasamráð, slysagreining
4.2 Innanbæ jargötur	1	Hringbraut / Tjarnargata, gatnamót	Skoða fyrirkomulag gatnamótanna og skýra akstursleiðir og rétt ökumanna.	Skert sýn ökumanna.	Íbúasamráð, slysagreining
4.2 Innanbæ jargötur	1	Skólavegur / Hafnargata, gatnamót	Skoða hvort að þurfi ljósastýrð gatnamót. Athuga umferðarmagnið.	Nokkur umferðarslys	Slysagreining , íbúasamráð
4.2 Innanbæ jargötur	1	Almennt	Þrengja gatnamót og lagfæra þveranir við þau.	Radíusar/beygjur inn í gatnamót eru á mörgum stöðum óþarflega breið og víð, sem gefur möguleika á hraðakstri og eykur þverunarvegalengdir	Slysagreining , minnisblað um hraða
4.2 Innanbæ jargötur	1	Almennt	Endurskoðun forgangsstýringar, fjölda akreina og útfærslu á öllum gatnamótum Njarðarbraut. Til dæmis gatnamót Njarðarbrautar við: - Bolafót - Stapabraut - Tjarnarbraut - Vallarás - Bergás - Fitjar	Slysagreining, íbúasamráð, talningar	Íbúasamráð, slysagreining
4.2 Innanbæ jargötur	1x	Sunnubraut / Faxabraut, gatnamót	Þrengja gatnamótin, skoða lausnir til að bæta sjónlengdir. Mikilvægt að fjarlægja bílastæði næst gatnamótum.	Alvarleg slys á óvörðum vegfarendum	Slysagreining , íbúasamráð
4.2 Innanbæ jargötur		Hringbraut / Skólavegur, gatnamót	Skoða aðgengi inn á bílastæði við umferðarljós	Hættulegt þegar rautt ljós er á Hringbraut og ökumenn fara yfir bílastæði inn á Skólaveg.	Íbúasamráð
4.2 Innanbæ jargötur		Bergás við Grænásveg	Loka fyrir gegnumakstur um Bergás	Koma í veg fyrir gegnumakstur um Bergás. Margir nýta sér hann til þess að komast inn á Grænásveg, tvö slys í lítilli húsaötu benda til að þetta geti verið vandamál.	Hagsmunasamráð, íbúasamráð
4.2 Innanbæ jargötur		Bjarkardalur við Stapaskóla	Þörf á hraðatakmarkandi aðgerðum við skólann. Einnig skoða skerta sýn ökumanna við gönguleiðir. Þörf á niðurtektum	Skert sýn ökumanna við gönguleiðir og þar sem keyrt er inn að Stapaskóla. Er gönguleið við skóla.	Íbúasamráð
4.2 Innanbæ jargötur		Fitjar - Bílastæði	Skoða fyrirkomulag inn- og útkeyrsla, staðsetning gönguþverana og bílastæða	Mörg umferðarslys, aðallega án meiðsla.	Slysagreining

KAFLI	FOR-GANGUR	STAÐSETNING	AÐGERÐ	ÁSTÆÐUR	HVAÐAN KOM ÁBENDING
4.2 Innanbæ jargötur		Urðarbraut	Setja hraðatakmarkandi aðgerð í götuna. Skoða að lækka hraðann niður í 30 km/klst.	Beinn og breiður kafli sem gefur tilefni til hraðaksturs. Gönguleið skólabarna	Íbúasamráð
4.2 Innanbæ jargötur		Vesturbraut	Skoða fyrirkomulag götunnar, bílastæði þveranir, hraða og fl.	Mikil hraði á ökumönnum. Skoða sérstaklega þar sem þveranir eru og skoða með tilliti til framtíðar fyrirkomulags v. skipulags.	Íbúasamráð
4.2 Innanbæ jargötur		Vesturgata	Skoða fyrirkomulag götunnar, bílastæði þveranir, hraða	Mikil hraði á ökumönnum. Skoða sérstaklega þar sem þveranir eru og skoða með tilliti til framtíðar fyrirkomulags v. skipulags.	Íbúasamráð
4.2 Innanbæ jargötur		Stapabraut / Geirdalur, gatnamót	Skoða fyrirkomulag gatnamótanna og skýra akstursleiðir og rétt ökumanna.	Fyrstu gatnamót af Reykjanesbraut, beinn vegur og mikill hraði	Íbúasamráð
4.2 Innanbæ jargötur		Urðarbraut / Engjadalur, gatnamót	Skoða fyrirkomulag gatnamótanna, mögulegar miðeyjur til að skýra akstursleiðir	Erfið gatnamót og óskýr forgangur, tenging inn í hverfi.	Íbúasamráð
4.2 Innanbæ jargötur		Aðalgata / Flugvellir, gatnamót	Skoða fyrirkomulag gatnamótanna	Varhugaverð gatnamót	Íbúasamráð
4.2 Innanbæ jargötur		Almennt	Endurskoða hámarkshraða og setja hraðatakmarkandi aðgerðir þar sem við á. Byrja á Innri Njarðvík.	85% hraði hærri en leyfilegur hámarkshraði	Íbúasamráð, slysgreining, minnisblað um hraða
4.2 Innanbæ jargötur		Almennt	Skoða þarf sjónlengdir við gatnamót, gróður og skjólveggi og leiðir til að bæta þær. Til dæmis við: - Kirkjuvegur - Norðfjörðsgata - Njarðarbraut - Bergás	Skertar sjónlengdir eru á víð og dreif. Skoða má aðgerðir og staðsetningu með tilliti til annarra framkvæmda	Íbúasamráð, slysgreining, minnisblað um hraða
4.3 Almenn ngssamg öngur	1	Stoppistöð við Háaleitiskóla	Skoða þarf þveranir og aðstæður við biðstöð með það að markmiði að bæta öryggi og aðgengi gangandi og hjólandi vegfarenda.	Óskýrar gönguleiðir	Gönguleiðir skólabarna
4.3 Almenn ngssamg öngur	1	Skriptistöð Strætó við Nettó	Bæta gönguþveranir og lýsingu við stoppistöð. Einnig hraðatakmarkandi aðgerðir.	Vantar örugga gönguþverun, hægja á ökumönnum og bæta lýsingu.	Hagsmunasamráð, íbúasamráð.
4.3 Almenn ngssamg öngur		Biðstöðin við Njarðvíkurveg/Reykjanesbraut	Passa að vagnar stoppi við Njarðvíkurveg, einnig væri hægt að láta vagninn keyra Njarðvíkurveg og Stapabraut í stað Reykjanesbrautar	Það kemur stundum fyrir að vagnar stoppa ekki við Njarðvíkurveg og halda bara áfram á Reykjanesbrautinni	Hagsmunasamráð
4.3 Almenn ngssamg öngur		Allt kerfið	Setja upp tímatöflur á stoppistöðvum	Vantar tímatöflur á stoppistöðvum, aðeins QR kóðar til staðar sem hentar ekki þeim sem eru ekki með nógu mikið gagnamagn í síma	Hagsmunasamráð

KAFLI	FOR-GANGUR	STAÐSETNING	AÐGERÐ	ÁSTÆÐUR	HVAÐAN KOM ÁBENDING
4.3 Almennings- samgöngur		Leið 55	Hjólástæði íbúðasvæðis megin Reykjanesbrautar svo fólk fari ekki að hlaupa yfir Reykjanesbraut til að sækja hjól.	Hætta á að vegfarendur hlaupi yfir Reykjanesbraut til að sækja hjólin sín.	Hagsmunasamráð
4.3 Almennings- samgöngur		Strætóstoppistöð við gatnamót Geirdals og Dalsbrautar	Bæta lýsingu við strætóstoppistöðina	Skýra gönguleiðir frá strætóskýli og lýsa betur upp svæðið.	Íbúasamráð
4.3 Almennings- samgöngur		Skiptistöð Strætó við Krossmóa	Bæta aðgengi að biðstöðinni	Lélegt aðgengi að skiptistöð Strætó við Krossmóa.	Hagsmunasamráð
4.3 Almennings- samgöngur		Allt kerfið	Endurskoða leiðakerfið, bæta tíðni og lengja þjónustutímann	Mikið ósætti eftir að nýtt leiðarkerfi var sett í gang. Lág tíðni og vagnar hættir snemma á kvöldin	Hagsmunasamráð
4.3 Almennings- samgöngur		Allt kerfið	Bæta aðgengi að biðstöðvum	Aðgengi að sumum biðstöðvum ekki nógu gott, ekki aðeins á biðstöðvum heldur líka á leið til og frá þeim.	Hagsmunasamráð
4.3 Almennings- samgöngur		Hringbraut	Skilgreina þveranir, biðstöð og bílastæði.	Biðstöðin við Hringbraut/Norðurtún ekki nógu góð. Erfitt að taka upp farþega og engir strætóvasar.	Hagsmunasamráð
4.4 Óvarðir vegfarendur	1	Grænásbraut / Skógarbraut á Ásbraut	skoða þarf gatnamótin með tilliti til öryggis og aðgengis gangandi og hjólandi vegfarenda.	Bílastæði þar sem er bakkað er handan götunnar, auk strætóskýli. Gönguleið ekki upphækkuð Lýsa þarf betur og skoða staðsetningu þrenginga.	Gönguleiðir skólabarna.
4.4 Óvarðir vegfarendur	1	Hafnargata, hringtorg við Vesturbraut/Vesturgötu og Duusgötu	Bæta gönguleiðir og lýsingu við gönguþveranir	Vantar öruggar gönguþveranir um hringtorgið.	Íbúasamráð, slysgreining
4.4 Óvarðir vegfarendur	1	Dalsbraut við Stapaskóla	Bæta umferðaröryggi gangandi vegfarenda, skýra gönguleiðir og setja öruggar gönguþveranir og hraðalækkandi aðgerðir	Hröð umferð (yfir leyfilegum hámarkshraða) í nágrenni við skóla. Kafli er skiltaður 30 km/klst. Mörg börn þvera götuna á leið í skólann.	Íbúasamráð, gönguleiðir skólabarna, umferðarhraði
4.4 Óvarðir vegfarendur	1	Innri Njarðvík og Ásbrú	Bæta lýsingu á leiðum úr Innri Njarðvík og Ásbrú. Umferðin þar er mjög mikil, ætti að endurskoða m.t.t. umferðaröryggis rafmagnshjóla.	Margir á rafhlaupahjólum en innviðir ófullnægjandi, m.a. vantar ljósastaura.	Hagsmunasamráð
4.4 Óvarðir vegfarendur	1	Skólabraut, við Akurskóla	Bæta umferðaröryggi gangandi vegfarenda: bæta gönguleiðir, setja öruggar gönguþveranir, betri lýsingu og hraðahindranir.	Hluti af þessu hefur verið lagaður	Íbúasamráð, gönguleiðir skólabarna
4.4 Óvarðir vegfarendur	1	Þjóðbraut / Lindarbraut fram hjá Háaleitisskóla	Skoða aðgengi óvarinna vegfarenda kringum skólann. Skoða öruggar gönguþveranir og lýsingu við þær.	Vantar öruggar upplýstar gönguþveranir við skólann. Skoða þarf þveranir og aðstæður við biðstöð með það að markmiði að bæta öryggi og aðgengi gangandi og hjólandi vegfarenda.	Íbúasamráð
4.4 Óvarðir vegfarendur	1	Faxabraut og Skólavegur, gatnamót	Bæta umferðaröryggi á gatnamótunum, sérstaklega fyrir óvarða vegfarendur. Vantar gönguþveranir og hægja á öikumönnum.	Mikil umferð, vantar öruggar gönguþveranir.	Íbúasamráð, gönguleiðir skólabarna

KAFLI	FOR-GANGUR	STAÐSETNING	AÐGERÐ	ÁSTÆÐUR	HVAÐAN KOM ÁBENDING
4.4 Óvarðir vegfarendur	1	Faxabraut, Hringbraut - Hafnargata	Bæta umferðaröryggi gangandi vegfarenda, með því að setja öruggar gönguþveranir og hraðalækkandi aðgerðir	Hraði mikill og mikil umferð ökutækja. Vantar öruggar gönguþveranir, sérstaklega yfir Faxabraut við Hafnargötu.	Slysaþreining, íbúasamráð
4.4 Óvarðir vegfarendur	1	Myllubakkaskóli	Bæta umferðaröryggi gangandi vegfarenda; bæta gönguleiðir, setja öruggar gönguþveranir, betri lýsingu og hraðatakmarkandi aðgerðir.	skoða þarf gönguþveranir vel með tillit til umferðaröryggis.	Íbússamráð, gönguleiðir skólabarna
4.4 Óvarðir vegfarendur	1	Afreksbraut og Sunnubraut við íþróttasvæðið / Reykjaneshöll	Bæta umferðaröryggi gangandi vegfarenda; m.a. bæta við gönguleiðum og öruggum gönguþveranir, betri lýsingu og hraðahindranir.	Bæta þarf gönguleiðir á svæðinu sem tengir íbúasvæði og íþróttasvæði betur saman. Einnig vantar öruggar gönguþveranir og hægja á ökutækjum þar sem hraði er of mikill um svæðið.	Íbúasamráð
4.4 Óvarðir vegfarendur	1	Almennt	Skoða þarf öruggar gönguleiðir skólabarna, endurskoða hámarkshraða og staðsetningu gangbrauta/þverana. Hækka upp þveranir þar sem flestir eru að fara um, lýsa og bæta niðurtæktir þar sem á við. Kaflar sem ætti að byrja að skoða eru: - Hafnargata - Hringbraut - Njarðarbraut - Tjarnarbraut - Faxabraut - Skólavegur - Tjarnargata - Grænásbraut - Vesturgata - Grænásvegur - Njarðarbraut	Auka öryggi barna og bæta aðgengi allra	Íbúasamráð, slysaþreining, minnisblað um hraða
4.4 Óvarðir vegfarendur		Borgarvegur austan Njarðarbrautar	Bæta umferðaröryggi gangandi vegfarenda; setja öruggar gönguþveranir, betri lýsingu og hraðahindranir.	Bílastæði og tengingar of þétt við gatnamót Njarðarbrautar. Langar þverunarlengdir og fáir staðir til að þvera	Íbúasamráð, gönguleiðir skólabarna
4.4 Óvarðir vegfarendur		Brekustígur sunnan lðjustígs (við Danskumpaní)	Bæta umferðaröryggi gangandi vegfarenda, skýra gönguleiðir og setja öruggar gönguþveranir og hraðalækkandi aðgerðir	Fjöldmörg börn á svæðinu vegna dansskóla og talsverður iðnaður stór ökutæki keyra um og foreldrar leggja bilum alstaðar.	Íbúasamráð. Hagsmunasamráð.
4.4 Óvarðir vegfarendur		Eyjavellir	Gera gönguþveranir öruggari, skoða lýsingu við gönguþveranir.	Mikið af börnum sem ganga þarna á leið í og úr skóla í myrkrunu, það þarf að lýsa upp gangbrautina líkt og neðar í götunni ásamt því að bæta við hraðahindrun.	Íbúasamráð
4.4 Óvarðir vegfarendur		Heiðarbraut og Heiðarból, við Heiðarskóla	Bæta gönguþveranir á svæðinu, setja hraðatakmarkandi aðgerðir og bæta lýsingu við gönguþveranir og við skólann/leikskólann.	Hröð umferð (yfir leyfilegum hámarkshraða) í nágrenni við skóla. Vantar öruggar gönguþveranir fyrir skólabörn á	Íbússamráð, umferðarhraði, gönguleiðir skólabarna

KAFLI	FOR-GANGUR	STAÐSETNING	AÐGERÐ	ÁSTÆÐUR	HVAÐAN KOM ÁBENDING
				leið í skólann. Tryggja að sjónlengdir séu ásættanlegar.	
4.4 Óvarðir vegfarendur		Hjallavegur við Njarðarbraut	Skoða betur gönguþveranir yfir Hjallaveg, stytta gönguleiðir yfir götuna og fjarlægja bílastæði samhlið. Bæta lýsingu.	Gönguþverun endar í bílastæði, vantar lýsingu beggja vegna, breið gata.	Íbúasamráð
4.4 Óvarðir vegfarendur		Skólatjörn	Bæta hraðatakmarkandi aðgerðir	Hröð umferð (yfir leyfilegum hámarkshraða) í nágrenni við skóla	Minnisblað v. umferðarhraða
4.4 Óvarðir vegfarendur		Súlutjörn	Bæta hraðatakmarkandi aðgerðir	Hröð umferð (yfir leyfilegum hámarkshraða) í nágrenni við skóla	Íbúasamráð og umferðarhraði
4.4 Óvarðir vegfarendur		Útivistarstígur meðfram sjó í Njarðvík	Bæta lýsingu	Vantar lýsingu við göngustíg meðfram sjó	Íbúasamráð
4.4 Óvarðir vegfarendur		Aðalgata	Bæta við gönguleið og gönguþverun	Vantar gangbrautir á fleiri staði. Ofarlega á Aðalgötu samsíða skógræktinni vantar gönguleið og við gatnamót við Fagragarð og Vallargötu.	Íbúasamráð
4.4 Óvarðir vegfarendur		Bogabraut á Ásbrú	Bæta umferðaröryggi gangandi vegfarenda; m.a. setja öruggar gönguþveranir, betri lýsingu og hraðahindranir.	Gönguleiðir en ekki góðar skilgreindar þveranir frá leiksvæði.	Íbúasamráð
4.4 Óvarðir vegfarendur		Heiðarbraut við Leikskólann Heiðarsel	Bæta aðgengi óvarinna vegfarenda við leikskólann og setja lýsingu.	Vantar öruggar gönguþveranir, einnig lýsingu á göngustíg/gönguþverun við leikskólann Heiðarsel. Skoða einnig aðgengi betur, hafa samráð við leikskólann.	Íbúasamráð
4.4 Óvarðir vegfarendur		Lyngholt	Hraðalækkandi aðgerðir s.s. hraðahindranir	Hröð umferð (yfir leyfilegum hámarkshraða) í nágrenni við skóla og íþróttasvæði	Minnisblað v. umferðarhraða
4.4 Óvarðir vegfarendur		Nónvarða, við leiksvæði	Bæta gönguleið meðfram Nónvörðu og gönguþveranir á svæðinu.	Vantar gönguleiðir meðfram Nónvörðu og öruggar gönguþveranir.	Íbúasamráð, gönguleiðir skólabarna.
4.4 Óvarðir vegfarendur		Aspaldalur, Eikardalur og Beykidalur	Hraðalækkandi aðgerðir s.s. hraðahindranir	Hröð umferð (yfir leyfilegum hámarkshraða) í nágrenni við skóla	Minnisblað v. umferðarhraða
4.4 Óvarðir vegfarendur		Brekustígur við Njarðvíkurskóla og sérdeild Ösp	Bæta umferðaröryggi gangandi vegfarenda, hraðalækkandi aðgerðir og bætt lýsing	Hröð umferð (yfir leyfilegum hámarkshraða) í nágrenni við skóla. Skoða aðgengi ökutækja um skólalóðina, skýra akstursleiðir / skutlsvæði betur.	Íbúasamráð, umferðarhraði, gönguleiðir skólabarna.
4.4 Óvarðir vegfarendur		Vallarás við Fitjar verslunarkjarna	Bæta gönguleiðir og gönguþveranir frá Vallarás að Fitjar. Bæta einnig aðgengi óvarinna vegfarenda að verslunum.	Mikil umferð ökutækja ásamt óvörðum vegfarendum. Vantar öruggar gönguleiðir og gönguþveranir.	Íbúasamráð
4.4 Óvarðir		Reykjanesbraut milli Ásbrúar og Njarðvíkur	Huga að uppbyggingu göngu- og hjólabrúar yfir Reykjanesbrautina. Einnig	Vandamál með gönguleiðir barna úr Ásahverfinu í skóla	Hagsmunasamráð

KAFLI	FOR-GANGUR	STAÐSETNING	AÐGERÐ	ÁSTÆÐUR	HVAÐAN KOM ÁBENDING
vegfaren dur			hugmyndir um nýjan skóla í Ásahverfinu og Reykjanesbraut í stökk.		
4.4 Óvarðir vegfaren dur		Reykjanesvegur, norðan Njarðvíkurkirkju	Bæta gönguleiðir, gönguþveranir meðfram Reykjanesveg.	Vantar gönguleið og gönguþveranir á svæðinu.	Íbúasamráð, gönguleiðir skólabarna
4.4 Óvarðir vegfaren dur		Almennt	Setja niðurtektir þar sem gönguþveranir eru.	Bæta aðgengi allra	Íbúasamráð
4.5 Almenn verkefni	1	Almennt	Fjarlægja fastar hindranir innan öryggissvæða	Meiri líkur á alvarlegum meiðslum ef ekið eða hjólað er á fasta hindrun innan öryggissvæðis.	Slysa greining
4.5 Almenn verkefni		Almennt	Skoða hægri rétt í sveitarfélaginu og hvar hann á rétt á sér en hvar hann hentar ekki. Setja viðeigandi aðgerðir, hraðatakmarkandi aðgerðir / skilti þar sem við á.	Hægri réttur hentar ekki við allar aðstæður. Sérstaklega má skoða hægri rétt við skóla.	Íbúasamráð
4.5 Almenn verkefni		Almennt	Skoða að vera með geymslu fyrir hjólavagna við leikskóla.	Slæmt aðgengi hjólandi vegfarenda að leikskólum	Íbúasamráð, hagsmunasamráð
4.6 Fræðsla og áróður	1	Reykjanesbær	Útbúa bækling/fræðslu um helstu staði til að skutla og sækja börn og einnig um örugustu gönguleiðir í skólann.	Til að auka öryggi barna við grunnskóla og hvetja foreldra til að auka ferðafrelsi barna sinna.	
4.6 Fræðsla og áróður	1	Reykjanesbær	Setja sameiginlega stefnu hjá öllum skólastjórnendum um umferðarfræðslu í grunnskólum í samráði við Samgöngustofu.	Breytingar meðal annars í aldri unglunga sem taka bílpróf og notkun á nýjum samgöngumátum (raffhlaupahjól m.a.) kallar á bættu fræðslu í þessum málefnum.	
4.6 Fræðsla og áróður	1	Reykjanesbær	Í samráði við Samgöngustofu að útbúa bækling um „góða foreldrið“.	Til að auka öryggi barna við grunnskóla og hvetja foreldra til að auka ferðafrelsi barna sinna.	
4.6 Fræðsla og áróður	1	Reykjanesbær	Hafa gott aðgengi gangandi og hjólandi að leikskólum, til dæmis með geymslu fyrir hjólavagna við leikskóla.	Til að auka þátttöku þeirra á vistvænum ferðamáta.	
4.6 Fræðsla og áróður	1	Almennt	Setja upplýsingar um forgang fyrir snjómokstur í bækling til foreldra skólabarna.	Upplýsa vegfarendur, sérstaklega hjólandi og gangandi um hvar sé best fyrir þau að ganga/hjóla áður en lagt er í ferð.	Hagsmunasamráð
4.6 Fræðsla og áróður	2	Reykjanesbær	Umferðarfræðsla sé inn í námskrá grunnskólana.	Æ algengara að unglingar taka ekki bílpróf og fá þ.a.l. ekki viðeigandi umferðarfræðslu. Til dæmis má nefna rétta notkun öryggisbúnaðar og tillitssemi við aðra vegfarendur.	

KAFLI	FOR-GANGUR	STAÐSETNING	AÐGERÐ	ÁSTÆÐUR	HVAÐAN KOM ÁBENDING
4.6 Fræðsla og áróður	2	Reykjanesbær	Fræðsluefni á fleiri tungumálum en íslensku	Sumir foreldrar barna í leikskólum og grunnskólum þurfa að fá upplýsingar um íslenska umferðarmenningu á öðru tungumáli en íslensku.	
4.6 Fræðsla og áróður	2	Reykjanesbær	Fræðsluerindi til eldri borgara um öryggi í umferðinni	Eldra fólk á meiri hættu en aðrir að slasast alvarlega ef þau lenda í slysi.	
4.6 Fræðsla og áróður	2	Reykjanesbær	Umferðarfræðsla til foreldra um öryggi barna í ökutækjum og rétta notkun á öryggisbúnaði.	Einhver hluti barna í Reykjanesbæ var ekki með réttan öryggisbúnaði við könnun Samgöngustofu.	
4.6 Fræðsla og áróður		Bæta eftirlit með öryggi barna í bíl	Það þarf að bæta eftirlit með öryggi barna í bíl. Sést of oft að leikskólabörn séu ekki í bílstólum og framsætum	Athugasemd í íbúasamráði	Íbúasamráð