



Umferðaröryggisáætlun 2017-2021 Fljótsdalshérað

Október 2017





16384

S:\2016\16384\1\Greinagerð\16384_Greinargerð.docx

Október 2017

Nr. útg.	Dagsetning	Unnið	Yfirfarið	Samþykkt
1.	12.06.2017	KEP	SÓ	KEP
2.	24.07.2017	KEP	HMA	KEP
3.	10.10.2017	KEP	HMA	KEP



Efnisyfirlit

1	Inngangur	2
1.1	Samráðshópur	2
1.2	Verkferli	3
2	Slysagreining	4
3	Stöðumat	12
3.1	Umferðaröryggi á leiðum skólabarna	12
3.1.1	<i>Fellaskóli</i>	12
3.1.2	<i>Egilsstaðaskóli</i>	14
3.2	Fræðsla	17
3.3	Göngustígar og gangbrautir	18
3.4	Þjóðvegir í þéttbýli	22
3.5	Almenningssamgöngur	24
3.6	Annað	24
4	Stefna og markmið	25
5	Framkvæmdaáætlun	26
6	Niðurstöður	28
7	Heimildir	29
8	Fylgiskjöl	30



1 Inngangur

Umhverfis- og framkvæmdanefnd Fljótshéraðs samþykkti í nóvember 2016 að unnin skyldi umferðaröryggisáætlun fyrir sveitarfélagið. Umsjón verkefnis var í höndum skipulagsfulltrúa sveitarfélagsins með aðstoð VSÓ Ráðgjafar. Vinna við gerð áætlunarinnar fór fram á tímabilinu nóvember 2016 til júlí 2017.

Markmið með gerð umferðaröryggisáætlana er að auka vitund forráðamanna sveitarfélaga og íbúa um umferðaröryggi. Samráðshópur er skipaður með fulltrúum hagsmunaaðila umferðaröryggis og auglýst eftir ábendingum frá íbúum. Með þessu móti fær rödd allra að heyrast og lagt er upp með að hagsmunir allra séu teknir með. Samráðshópurinn var sammála um að leggja áherslu á öryggi óvarinna vegfarenda, þá sérstaklega við gangbrautir og á leiðum skólabarna.

Undanfarin ár hefur Samgöngustofa hvatt sveitarfélög til að gera áætlanir um umferðaröryggismál. Vegagerðin, Samgöngustofa og verkfræðistofan Mannvit hafa tekið saman leiðbeiningar um gerð umferðaröryggisáætlana sveitarfélaga og tekur þessi vinna mið af þeim leiðbeiningum auk reynslu VSÓ af gerð umferðaröryggisáætlana víðs vegar um landið.

Áætluninni er skipt upp í sex meginkafla. Fyrsti kafli lýsir skipun samráðshóps og verkferlinu, annar kafli greinir sly undanfarinna ára og þriðji kafli greinir stöðu umferðaröryggis í bænum út frá vettvangsferð, umræðum samráðshóps og ábendingum íbúa. Út frá þeirri vinnu var hægt að móta stefnu og markmið sveitarfélagsins í umferðaröryggismálum og er þeim lýst í fjórða kafla. Helsti afrakstur vinnunnar er gerð verkefnaáætlunar þar sem mótuð voru verkefni sem talið er að bæta muni umferðaröryggi sveitarfélagsins, þeim verkefnum er forgangsraðað og er áætlunina að finna í fimmta kafla. Að lokum eru niðurstöður dregnar saman í sjötta kafla.

1.1 Samráðshópur

Samráðshópur var myndaður með helstu hagsmunaaðilum umferðaröryggis hjá sveitarfélaginu, eins og lagt er til í leiðbeiningum um gerð umferðaröryggisáætlana. Aðilar í samráðshóp eru taldir upp í töflu 1.1. Á fundi samráðshóps þann 13. desember 2016 mættu allir aðilar hópsins fyrir utan Árna Pálsson, Frey Ævarsson og Kolbrúnu G. Þorsteinsdóttur.

Tafla 1.1: Fulltrúar í samráðshóp

Anna Elín Jóhannsdóttir	Fulltrúi frá Vegagerðinni
Árni Pálsson	Forstöðumaður félagsmiðstöðvar
Freyr Ævarsson	Verkefnastjóri umhverfismála hjá Fljótshéraði
Haddur Áslaugsson	Hjólreiðamaður
Hjalti Bergmar Axelsson	Fulltrúi frá Lögreglunni á Egilsstöðum
Hjördís H. Ingvadóttir	Fulltrúi frá Tjarnarskógi leikskóla
Hreinn Halldórsson	Fyrirverandi ökukennari
Jón Gunnar Axelsson	Aðstoðarskólastjóri Fellaskóla
Kári Ólafsson	Þjónustumiðstöð Fljótshéraðs
Kolbrún G. Þorsteinsdóttir	Fulltrúi frá Samgöngustofu
Vífill Björnsson	Skipulagsfulltrúi Fljótshéraðs
Kristjana Erna Pálsdóttir	Ráðgjafi frá VSÓ Ráðgjöf

Allir aðilar í samráðshóp fengu áætlunina til yfirlstrar.



1.2

Verkferli

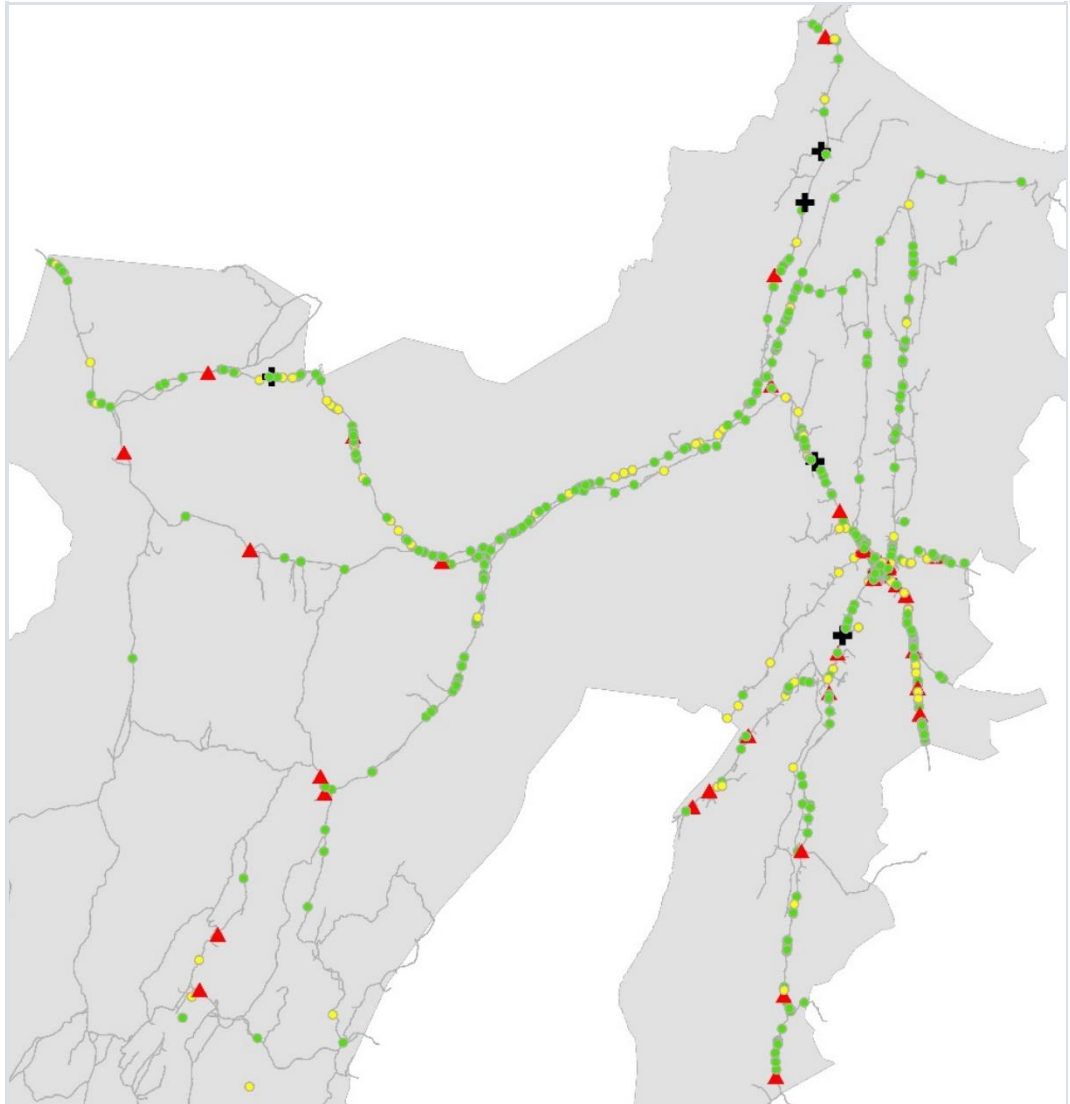
Tímabil	Aðgerðir
Nóvember – desember 2016	Samráðshópur skipaður.
Nóvember – desember 2016	Ábendingum íbúa sem höfðu borist bæjarfélaginu undanfarin ár safnað saman. Gögnum um slys safnað saman og vettvangsskoðun.
Desember 2016	Fundur hjá samráðshóp.
Desember 2016 – janúar 2017	Auglýst eftir ábendingum frá íbúum á heimasíðu og í fréttabréfi Fljótsdalshéraðs.
Febrúar – maí 2017	Vinnsla umferðaröryggisáætlunar.
Maí 2017	Farið yfir áætlunina með skipulagsfulltrúa Fljótsdalshéraðs.
Júní 2017	Umferðaröryggisáætlun send til yfirlestrar hjá samráðshóp.
Júlí 2017	Fundur um áætlunina með fulltrúa Vegagerðar.
Júlí - ágúst 2017	Umferðaröryggisáætlun kynnt fyrir umhverfis- og framkvæmdanefnd Fljótsdalshéraðs.
Október 2017	Útgáfa umferðaröryggisáætlunar.

Við gerð árlegrar fjárhagsáætlunar skal taka tillit til umferðaröryggisáætlunar. Áætlað er að umferðaröryggisáætlun sé endurnýjuð eftir fjögur ár. Fram að þeim tíma verði ábendingum sem berast sveitarfélaginu varðandi umferðaröryggi safnað saman og þær skoðaðar. Jafnframt verði unnið að þeim úrbótum sem lagðar eru fram í þessari umferðaröryggisáætlun. Gert er ráð fyrir því að haldinn verði fundur með samráðshóp tveimur árum eftir útgáfu umferðaröryggisáætlunar þar sem farið verður yfir verkefnastöðu og nýjar ábendingar.

2 Slysagreining

Tekin voru saman gögn frá Samgöngustofu um skráð umferðaróhöpp í sveitarfélaginu fyrir árin 2007-2016 (aðeins fyrstu 8 mánuðir ársins 2016 eru meðtaldir). Í þessari greiningu er bæði talað um heildarfjölda óhappa, ásamt því að fjallað er nánar um slys á fólki. Óhöpp eru tilvik þar sem einungis hefur orðið eignartjón. Slys eru tilvik þar sem fólk hefur hlotið meiðslum og eru þau flokkuð nánar í slys með litlum meiðslum, slys með alvarlegum meiðslum og banaslys.

Á mynd 2.1 er heildarfjöldi allra tilvika fyrir árin 2007-2016 sýndur á korti. Tilvikin eru litagreind eftir alvarleika þeirra.



Mynd 2.1

Tilvik á Fljótsdalshéraði frá janúar 2007 til september 2016.

Grænir hringir eru óhöpp, gulir hringir slys með litlum meiðslum, rauðir þríhyrningar slys með alvarlegum meiðslum og svartir krossar banaslys.

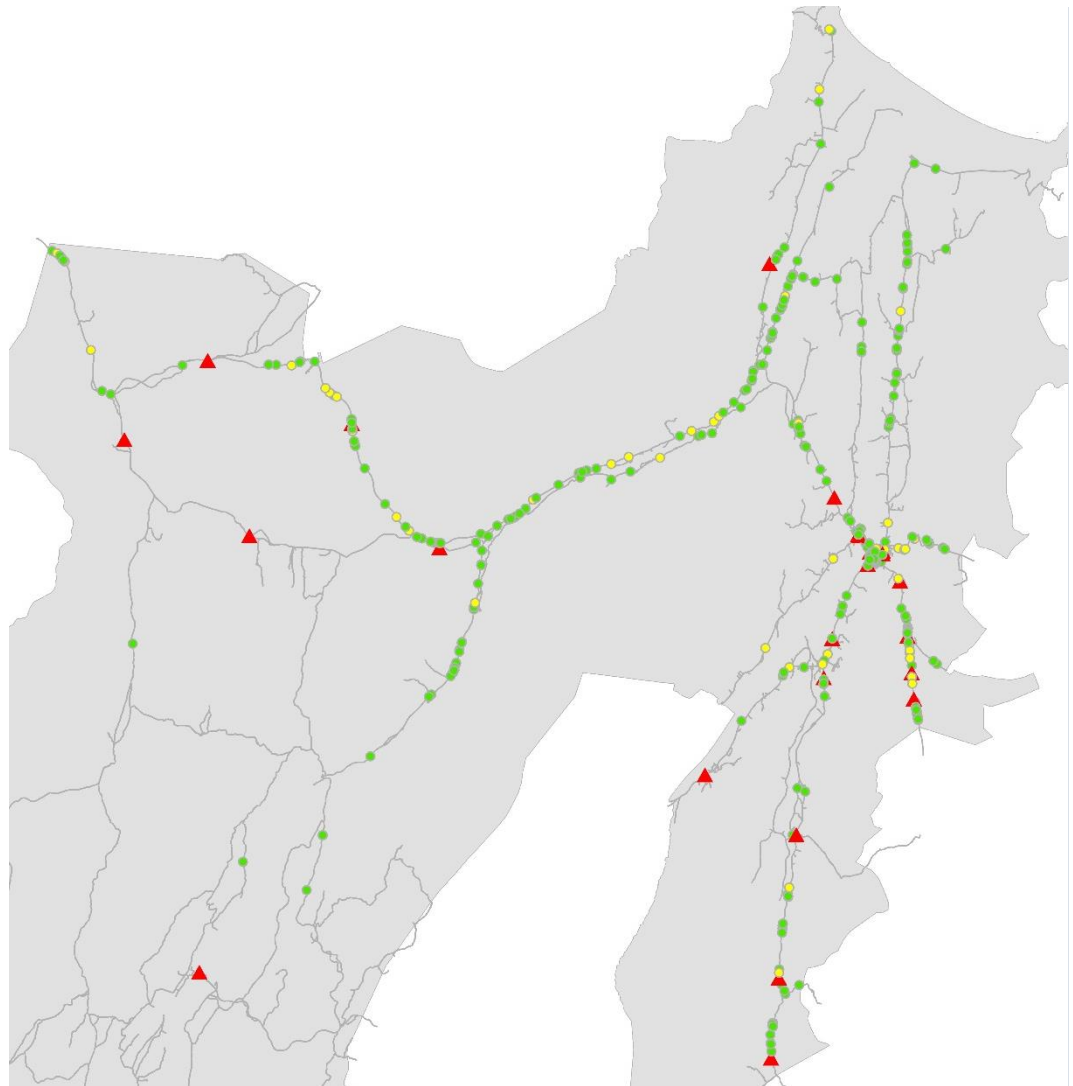
Fjöldi tilvika árin 2007-2016 eru alls 982. Í töflunni fyrir neðan sést skipting tilvika eftir alvarleika þeirra. Einnig er sýnd dreifing þeirra eftir því hvort þau gerast í þéttbýli eða dreifbýli.

	Fjöldi	Þéttbýli	Dreifbýli
Óhöpp	806	249 (31%)	557 (69%)
Lítill meiðsli	131	18 (14%)	113 (80%)
Alvarleg meiðsli	40	10 (25%)	30 (75%)
Banaslys	5	0 (0%)	5 (100%)

Óhöpp án meiðsla eru algengust tífella á Fljótaldalshéraði. Slík óhöpp gerast helst þegar ekið er á dýr á akbraut, eða 38% af öllum óhöppum. Næstflest óhöpp verða við útafakstur eða 19% þeirra.

Slys með meiðslum (lítill meiðsli, alvarleg meiðsli og banaslys) eru 18% allra tilvika á árunum 2007-2016.

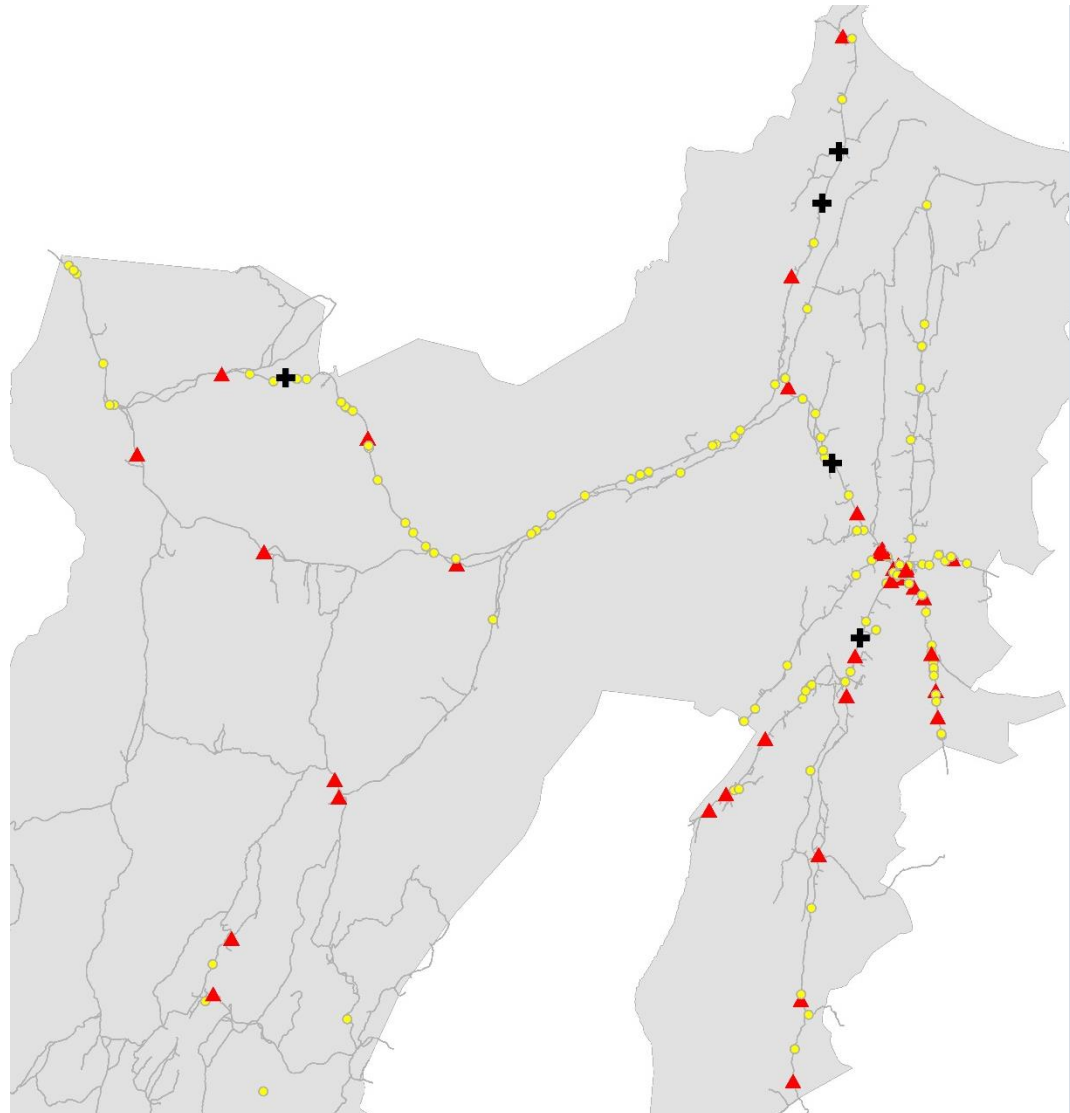
Á mynd 2.2 eru tilvik síðustu 5 ára (september 2011 – september 2016) tekin fyrir sérstaklega og sýnd á korti.



Mynd 2.2

Tilvik á Fljótaldalshéraði frá september 2011 til september 2016. Grænir hringir eru óhöpp, gulir hringir slys með litlum meiðslum, rauðir þríhyrningar slys með alvarlegum meiðslum og svartir krossar banaslys.

Á mynd 2.3 eru sýnd tilvik sem leiddu til slysa í sveitarfélaginu á öllu könnunartímabilinu. Slysin eru nokkuð dreifð yfir sveitarfélagið, gerast bæði í þéttbýlinu (Egilsstaðir og Fellabær) og á þjóðvegum í dreifbýli, en langflest verða þó í dreifbýlinu.

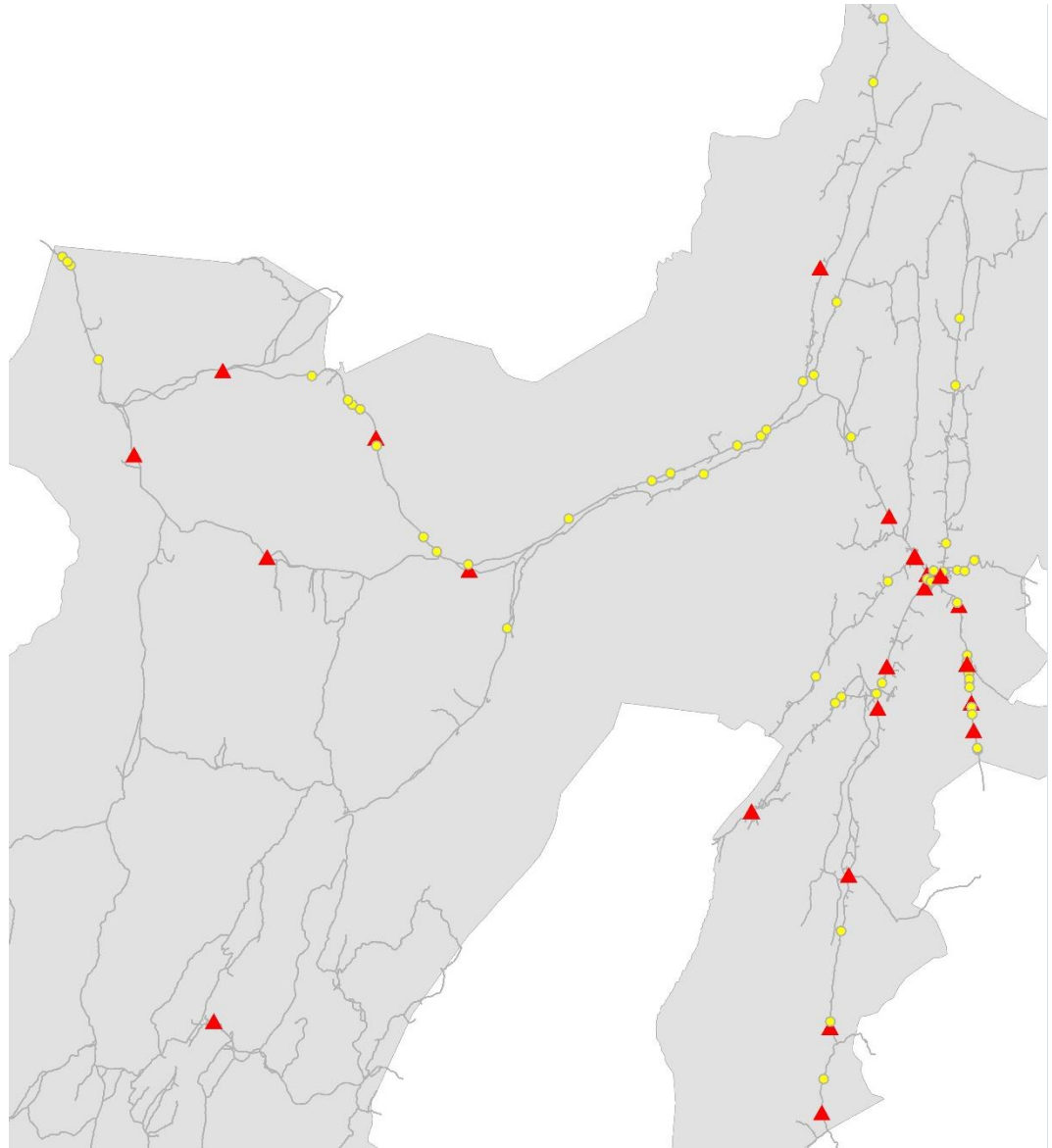


Mynd 2.3 Slysa með meiðslum á Fljótsdalshéraði frá janúar 2007 til september 2016. Gulir hringir eru slys með litlum meiðslum, rauðir þríhyrningar slys með alvarlegum meiðslum og svartir krossar banaslys.

Flest slys, 63% slysa með litlum meiðslum og 40% slysa með alvarlegum meiðslum, verða við útafakstur. Slys vegna útafaksturs eru algengari utan þéttbýlis. Algengasta orsök slysa með meiðslum er slæm færð sem getur verið vegna hálfu, ísingar, krapa eða vatnsaga. Næst algengasta orsök slysa með meiðslum er að ökumaður veldur slysi.

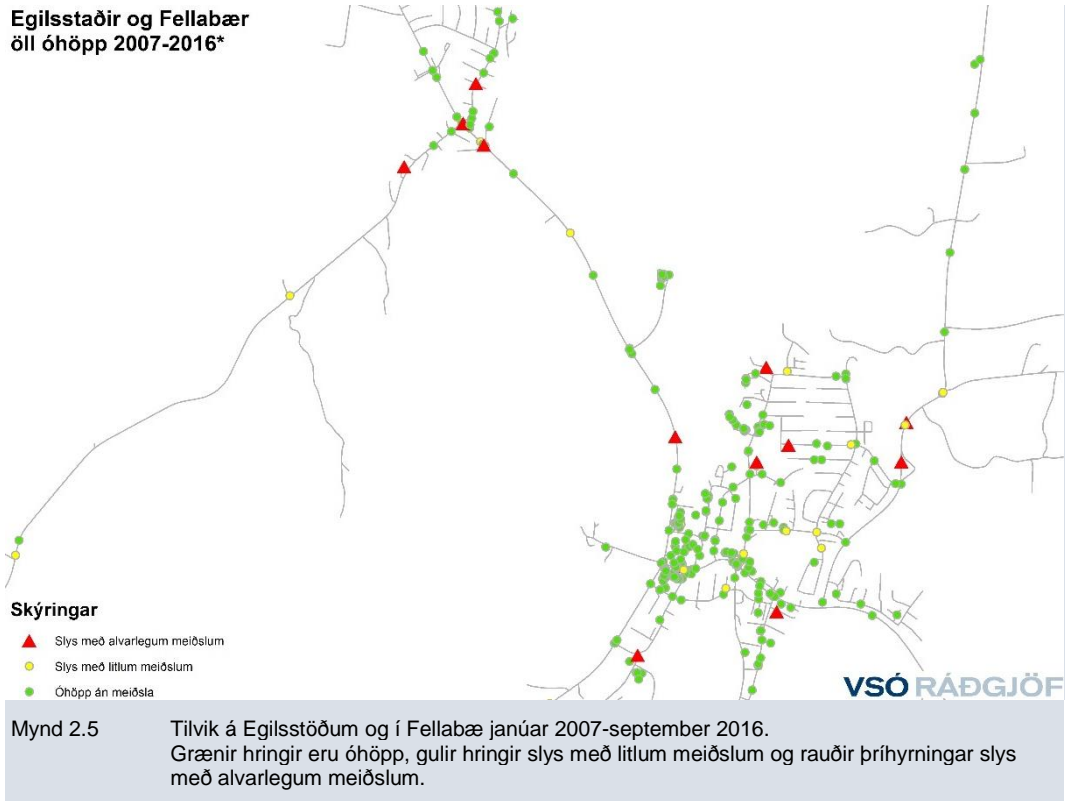
Þegar greining þessi var unnin hafði banaslys ekki átt sér stað í sveitarfélaginu síðan í apríl 2011 og því engin banaslys orðið sl. 5 ár, eins og sést á mynd 2.4. Greiningin tekur til fyrstu átta mánaða ársins 2016 en þess ber að geta að í lok árs 2016 varð banaslys og eru því banaslysin sex talsins þegar þetta er skrifað.

Banaslysin urðu flest, eða fimm þeirra, við útafakstur en eitt við bílveltu. Ölvunarakstur var skráður sem hluti af orsök þriggja þessara banaslysa.

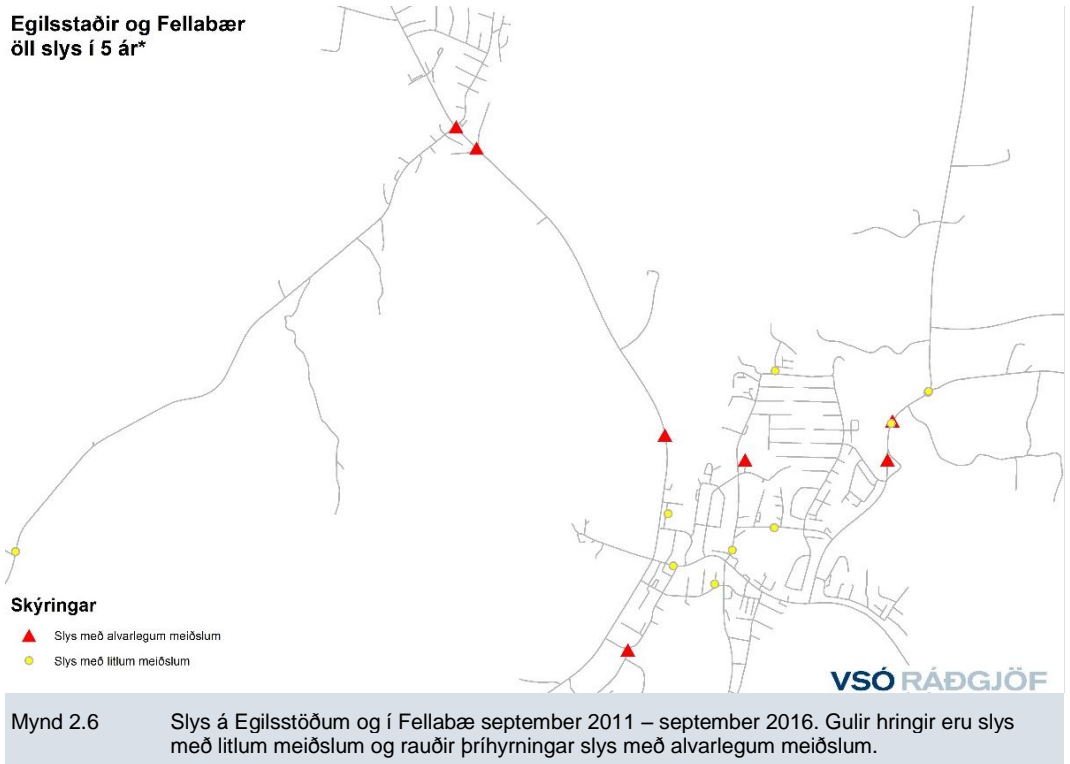


Mynd 2.4 Slys með meiðslum á Fljótsdalshéraði september 2011 – september 2016. Gulir hringir eru slys með litlum meiðslum, rauðir þríhyrningar slys með alvarlegum meiðslum og svartir krossar banaslys.

Á mynd 2.5 má sjá dreifingu tilvika í þéttbýlinu, Egilsstöðum og Fellabæ, fyrir árin 2007-2016. Meirihluti þessara tilvika eru óhöpp en þó er talsvert af alvarlegum slysum. Óhöpp í þéttbýlinu verða helst þegar keyrt er á eða bakkað er á kyrrstæðar bifreiðar.

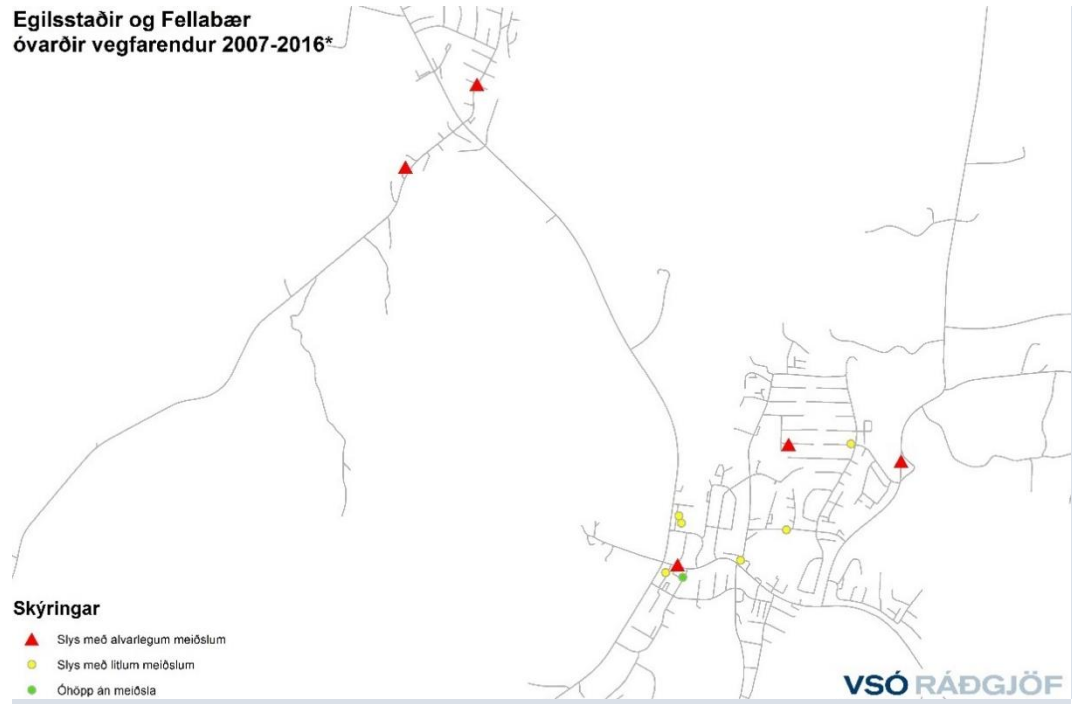


Mynd 2.6 sýnir slyss með meiðslum síðastliðin 5 ár í þéttbýlinu. Þetta eru 7 alvarleg slyss á síðastliðnum 5 árum, sem þýðir að það er rúmlega 1 alvarlegt slyss á ári í þéttbýlinu.



Af öllum tilvikum á könnunartímabilinu, 2007-2016, verða 16 þeirra á óvörðum vegfarendum (fótgangandi og hjólréiðamönnum). Þau verða flest eða 13 þeirra í þéttbýlinu. Alvarlegum slysum á óvörðum vegfarendum hefur farið fækkandi, sbr. myndir 2.7 og 2.8. Síðastliðin 5 ár var eitt alvarlegt slys á óvörðum vegfarendum í þéttbýlinu, sjá mynd 2.8. Eitt af slysunum á mynd 2.7 varð þegar ekið var á gangandi á gangbraut

**Egilsstaðir og Fellabær
óvarðir vegfarendur 2007-2016***



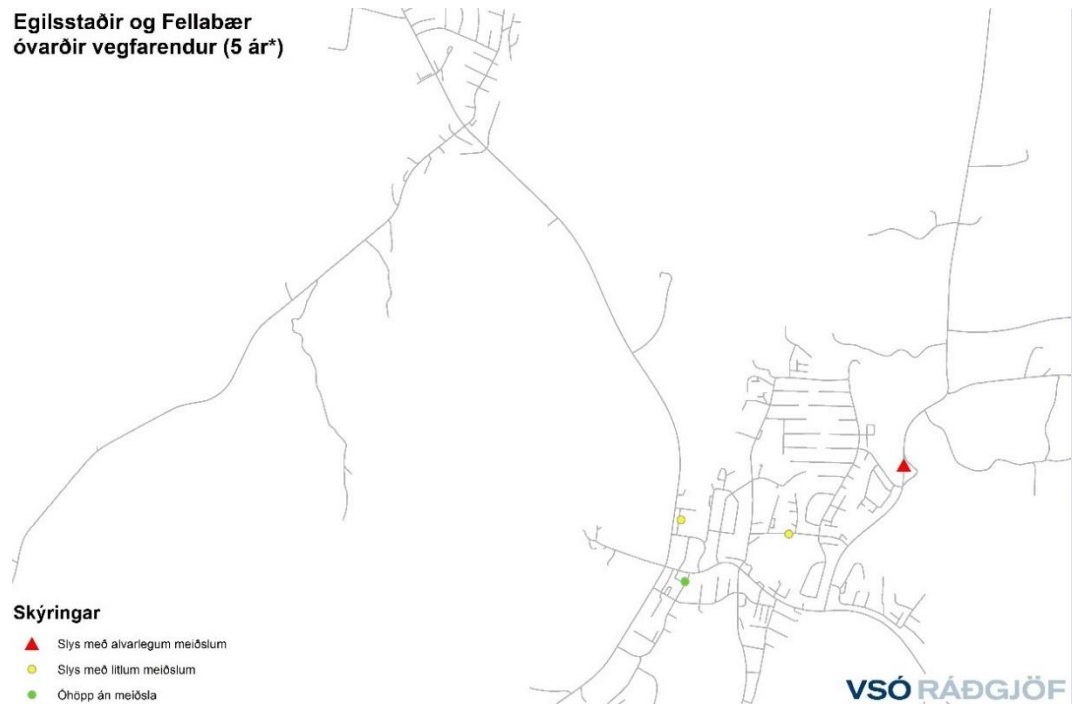
Skýringar

- ▲ Slys með alvarlegum meiðslum
- Slys með litlum meiðslum
- Óhöpp án meiðsla

Mynd 2.7

Slys á óvörðum vegfarendum á Egilsstöðum og í Fellabæ janúar 2007 – september 2016. Grænir hringir eru óhöpp, gulir hringir eru slys með litlum meiðslum og rauðir þríhyrningar slys með alvarlegum meiðslum.

**Egilsstaðir og Fellabær
óvarðir vegfarendur (5 ár*)**



Skýringar

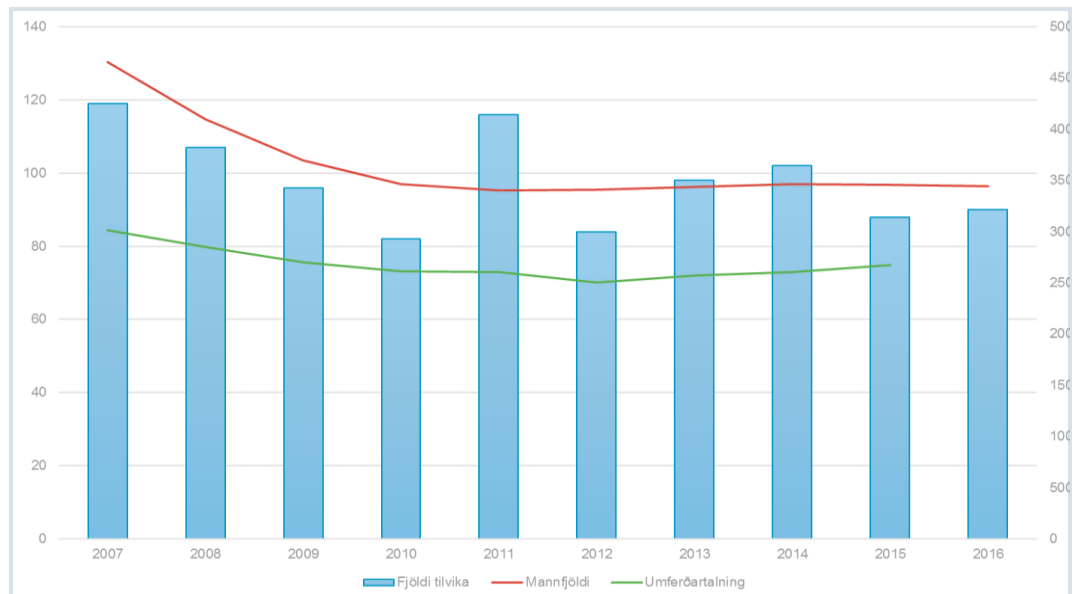
- ▲ Slys með alvarlegum meiðslum
- Slys með litlum meiðslum
- Óhöpp án meiðsla

Mynd 2.8

Slys á óvörðum vegfarendum á Egilsstöðum og í Fellabæ september 2011– september 2016. Gulir hringir eru slys með litlum meiðslum og rauðir þríhyrningar slys með alvarlegum meiðslum.

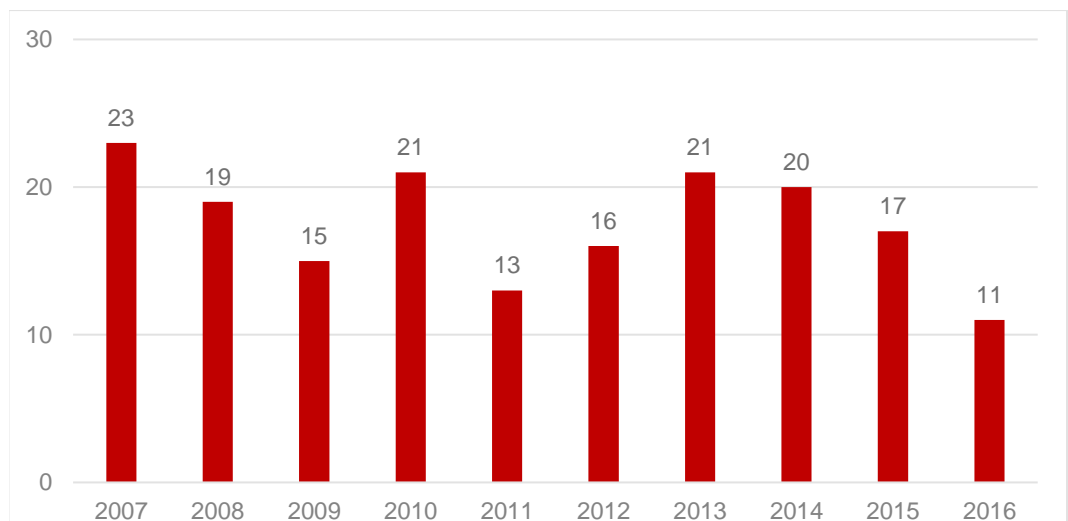
Þróun fjölda tilvika, mannfjölda og umferðar má sjá á mynd 2.9. Notast var við umferðarmagn úr umferðarteljara á þjóðveginum austan Lagarfljótsbrúar. Á mynd 2.9 sést að tilvikum fer fækkandi frá 2007-2010, sem helst í hendur við þróun mannfjölda. Tilvikum fjölgar árið 2011 frá árinu 2010 þó mannfjöldi haldist í stað og umferð aukist aðeins lítillega milli þessara tveggja ára. Umferðin eykst svo frá 2012 en mannfjöldinn helst í stað. Fjöldi óhappa dregst saman árið 2012 frá árinu 2011 en eykst svo frá 2012 til 2014, fækkar 2015 en eykst svo aftur 2016.

Hafa verður í huga að tölfræði fyrir 2016 tekur bara til fyrstu átta mánaða þess árs og því er líklegt að fjöldi óhappa hafi aukist verulega árið 2016 frá árinu 2015. Erfitt er að útskýra aukningu í óhöppum frá 2010 til 2011, mögulega er umferð ferðamanna að hafa áhrif en einnig gætu skráningar hafa batnað.



Mynd 2.9 Þróun fjölda tilvika í Fljótshéraði janúar 2007 – september 2016.

Mynd 2.10 sýnir þróun slysa (slys með meiðslum og banaslys). Við samanburð á myndum 2.9 og 2.10 er athyglisvert að ekki er sýnileg fylgni á milli fjölda skráðra tilvika og fjölda slysa. Það verða t.d. fá slys árið 2011 þrátt fyrir að skráð tilvik séu mörg. Hins vegar ber að hafa í huga að skalinn á myndunum er ekki hinn sami, talsvert færri tilvik eru á mynd 2.10 heldur en á mynd 2.9 og því verða litlar breytingar sýnilegri.



Mynd 2.10 Þróun fjölda slysa í Fljótshéraði janúar 2007 – september 2016.



Vegagerðin reiknar árlega út slysatíðni á þjóðvegum, þ.e. fjölda slysa á milljón ekinna km. Slysatíðni er reiknuð fyrir allt landið og er því hægt að skoða mun milli ára eftir völdum vegum og einnig skoða meðaltal yfir allt landið.

Í töflu 2.1 er tekin saman slysatíðni á völdum þjóðvegum í þéttbýli Egilsstaða og Fellabæjar og borin saman við meðalslysatíðni á þjóðvegum í þéttbýli utan höfuðborgarsvæðisins. Miðað við landsmeðaltal er slysatíðnin nokkru hærri á Norðfjarðarvegi árin 2011-2013 en lækkar svo 2014-2015. Á Seyðisfjarðarvegi helst slysatíðnin nokkuð svipuð á árunum 2011-2014 en hækkar talsvert 2015 og er töluvert yfir landsmeðaltali. Kafliinn á Hringveginum sem skoðaður var er mjög stuttur eða 0,16 km og eru eknir km þar töluvert færri heldur en á Norðfjarðarvegi og Seyðisfjarðarvegi. Því verður slysatíðnin mjög há á þeim kafla þegar slys verða þar.

Tafla 2.1: Slysatíðni eftir árum á þjóðvegum í þéttbýli utan höfuðborgarsvæðisins

Ár	Meðaltal	Norðfjarðarvegur*	Seyðisfjarðarvegur**	Hringvegur***
2011	1,37	3,94	1,23	0
2012	1,14	1,64	1,28	5,19
2013	1,06	1,59	1,25	5,05
2014	1,22	0,79	1,23	5,3
2015	1,31	0,77	2,4	0

*Norðfjarðarvegur frá Hringvegi að Seyðisfjarðarvegi

**Seyðisfjarðarvegur frá Norðfjarðarvegi að Borgarfjarðarvegi

***Hringvegur í Fellabæ frá Upphéraðsvegi að Lagarbraut

Í töflu 2.2 er tekin saman slysatíðni á völdum vegum í dreifbýli Fljótshéraðs og borin saman við meðalslysatíðni á þjóðvegum í dreifbýli. Slysatíðnin á Hringveginum á milli Fellabæjar og Norðfjarðarvegar og svo á milli Norðfjarðarvegar og Upphéraðsvegar er á bilinu 0,35-1,07 á árunum 2011-2015 og því oftast undir landsmeðaltali. Slysatíðnin er nokkuð hærri á Hringveginum á milli Jökuldalsvegar og Hlíðarvegar og er þar öll árin yfir landsmeðaltali fyrir utan árið 2012. Gott markmið væri að lækka slysatíðni á þjóðvegum á Fljótshéraði.

Tafla 2.2: Slysatíðni eftir árum á þjóðvegum í dreifbýli

Ár	Meðaltal	Hringvegur 1*	Hringvegur 1**	Hringvegur 1***
2011	1	0,7	0,68	1,26
2012	0,85	0,73	1,04	0,54
2013	0,86	1,07	0,65	2,76
2014	0,79	0,35	0,62	1,08
2015	0,92	1,03	0,6	1,62

*Hringvegur 1 frá Lagarbraut í Fellabæ að Norðfjarðarvegi

**Hringvegur 1 frá Norðfjarðarvegi að Upphéraðsvegi

***Hringvegur 1 frá Jökuldalsvegi að Hlíðarvegi

3 Stöðumat

Lagt var mat á umferðaröryggi bæjarins út frá vettvangsskoðun, umræðum samráðshóps og ábendingum frá íbúum og skólabörnum. Út frá stöðumati var verkefnum er miða að bættu umferðaröryggi sveitarfélagsins forgangsraðað.

3.1 Umferðaröryggi á leiðum skólabarna

Nemendur 3. og 7. bekk Fellaskóla og Egilsstaðaskóla voru beðnir um að merkja inn á kort leið sína til og frá skóla og þeir beðnir um að lýsa þeim hættum sem verða á vegi þeirra. Einnig voru þeir beðnir um að svara með hvaða hætti þeir ferðast til skóla.

3.1.1 Fellaskóli

Á mynd 3.1 og 3.2 má sjá samantekt yfir hættustaði á leiðum skólabarna til Fellaskóla, annars vegar meðal 3 bekkjanga og hins vegar meðal 7 bekkjanga.



Mynd 3.1 Hættustaðir á leiðum 3. bekk Fellaskóla.



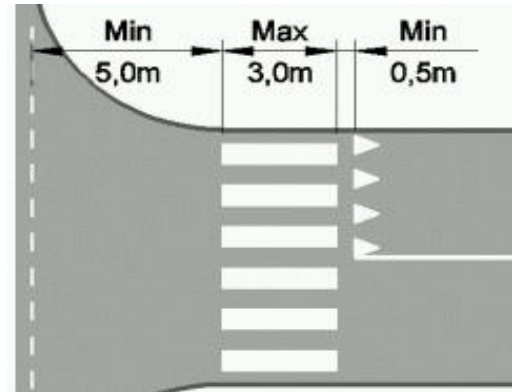
Mynd 3.2 Hættustaðir á leiðum 7. bekk Fellaskóla.

Nemendum í 3. bekk Fellaskóla þykja gatnamót Hringvegur og Lagarfells varasöm, en í umræðum samráðshóps kom fram að stöðvunarskylda við þau gatnamót er ekki alltaf virt. Í vettvangsskoðun var bersýnilegt að gangbraut yfir Lagarfell er bæði mjög löng og staðsett mjög nálægt Hringveginum. Gangbrautarskilti við gangbrautina vantar (sjá mynd 3.3). Það myndi auka öryggi gangandi að færa gangbrautina aftar en samkvæmt handbók um yfirborðsmerkingar útgefinni af Vegagerðinni eiga gangbrautir að vera staðsettar a.m.k. 5 m frá vegamótum án umferðarljósá (sjá mynd 3.4). Með því að færa gangbrautina aftar yrði þverunarvegalengdin styttri og sjónlínur gangandi og akandi betri.

Gangbrautin yfir Hringvegin á gatnamótum hans við Lagarfell er illa staðsett og koma bílar með miklum hraða að henni og hún er ekki mjög sýnileg. Búið er að koma þar fyrir ljósaskiltum til að bæta úr þessu. Mælt er með því að vara einnig við gangbrautinni á Hringveginum með skilti A11.22 í um 50-100 m fjarlægð frá gangbrautinni beggja vegna við hana.



Mynd 3.3 Gangbraut yfir Lagarfell er staðsett mjög nálægt gatnamótum. Mynd: ja.is



Mynd 3.4 Viðmið um fjarlægð gangbrautar frá vegamótum án umferðarljósa. Mynd: Handbók um yfirborðsmerkingar, Vegagerðin.

Nemendur 3. bekkjar nefndu einnig biðstöð strætó við Olís Lagarfelli en strætó stoppar í götunni og þurfa börnin því að þvera götuna. Öruggara væri að strætó myndi keyra inn á planið og sækja börn í skýli á planinu. Einnig þótti nemendum biðstöðin neðst á Einhleypingi varasöm og finnst hættulegt að fara yfir Lagarfellið að Miðfelli á leið sinni til skóla. Það er ekki gangbraut yfir Lagarfellið við Miðfellið í dag en það er þó ein við Lágafellið. Göngubverun við Miðfellið gæti nýst börnum á leið til skóla. Hins vegar er mælt með að hafa fáar en öruggar göngubveranir og því þarf að íhuga vel hvort þörf sé á gangbrautum á báðum stöðunum (65 m á milli) og hvort fjöldi þeirra sem þverar götuna á þessum stað og magn og hraði umferðar réttlæti það. Lagt er til að byrja á að snyrta mikinn trjágróður á horni Miðfells sem skerðir sjónlínur gangandi er fara þarna yfir, sjá mynd 3.5. Ef sett verður upp gangbraut á þessum stað þarf hún að vera örugg og vel upplýst.



Mynd 3.5 Gatnamót Miðfells og Lagarfells, hér er ekki göngubverun. Lagt er til að snyrta mikinn trjágróður á horninu sem skerðir sjónlínur. Mynd:ja.is

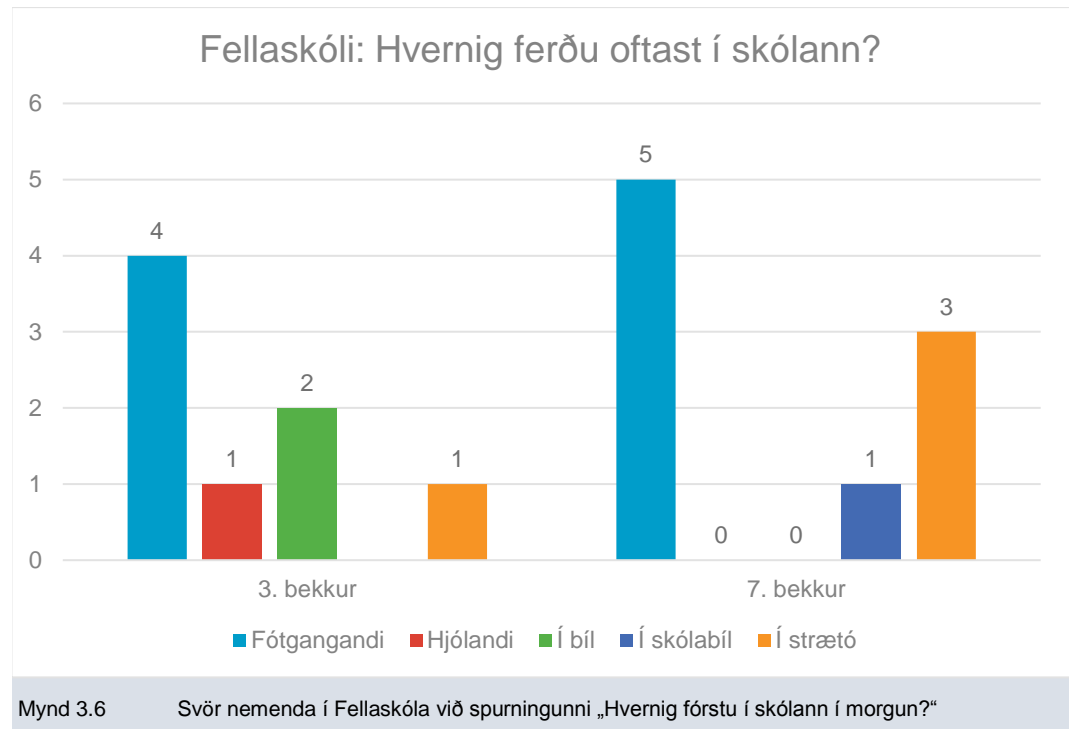
Nemendur 7. bekkjar nefndu strætó biðstöðvar við fjölnotahúsið, íþróttavöllinn og við skólann og þykja þær varasamar. Öruggst er að staðsetja strætó biðstöðvar þannig að gangbrautin sé fyrir aftan þær, þá eru gangandi sýnilegri. Það hafa borist ábendingar frá íbúum um að strætó stöðvi ekki við biðstöðvar á Einhleypingi og skólabörn fari yfir götuna þar sem ekki er gangbraut. Ítreka þarf við vagnstjóra að stöðvað sé við biðstöð og staðsetja biðstöðvar og gangbrautir þannig að hentugt sé fyrir gangandi að nota þær.

Nemendum 7. bekkjar þykja einnig gangbraut yfir Einhleyping að fjölnotahúsi varasöm. Ábending barst frá íbúa er varðar grun um hraðakstur á Einhleypingi. Á Einhleypingi eru fimm yfirborðsmerktar gangbrautir. Lagt er til að hafa tvær af þessum fimm gangbrautum upphækkaðar til að hafa áhrif á umferðarhraða í götunni.

Nemendur voru einnig spurðir með hvaða móti þeir koma til skólans. Sjá má niðurstöður á mynd 3.6. Ánægjulegt er að flestir koma með virkum ferðamáta, það er gangandi,

hjólandi eða með strætó. Öruggst er að börnin komi með slíkum ferðamátum, þá er umferð bíla við skólann minni sem gerir umhverfi skólalóðarinnar öruggara og minna mengandi.

Lagt er til að efla enn frekar vistvæna ferðamáta nemenda til skóla og hvetja þá til að ganga, hjóla eða taka strætó/skólabíl. Það myndi léttu mikið á svæðinu kringum skólann og er heilsueflandi. Best væri að senda börnin með bréf heim þar sem átakanu og markmiðum þess er lýst. Æskilegt væri að kanna notkun ferðamáta 2-4 sinnum á ári og fylgjast með breytingum.



3.1.2

Egilsstaðaskóli

Á mynd 3.7 og 3.8 má sjá hættustaði á leiðum skólabarna til Egilsstaðaskóla, annars vegar meðal 3 bekkinga og hins vegar 7 bekkinga.

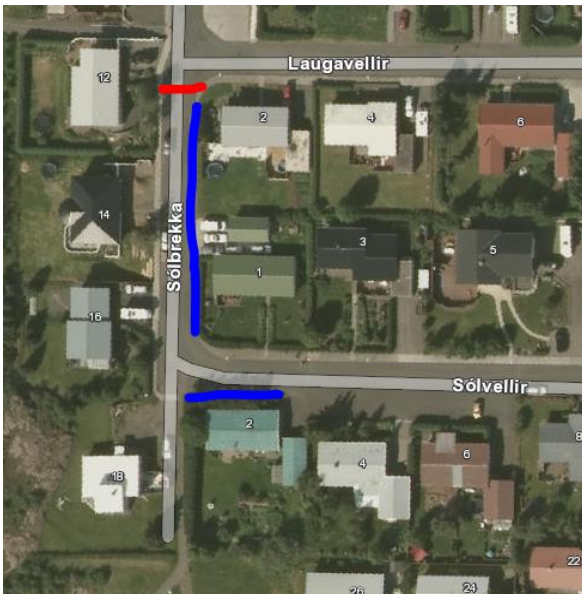
Bæði nemendur 3. og 7. bekkjar nefndu gatnamót Sólbrekku við Laugavelli annars vegar og Sólvelli hins vegar. Þeim finnst þeir ekki öruggir að þvera Sólbrekku á þessum stað á leið sinni til skólans eða í íþróttamiðstöðina. Þarna á umferðarhraði ekki að vera hár og ökumenn eiga að sýna varkárni inni í miðju íbúðarhverfi. Til að auka öryggi gangandi er lagt til að bæta við gangstéttum ca þar sem bláar línur er á mynd 3.9. Einnig er lögð til gangbraut þar sem rauð lína er á mynd 3.9. Þá geta gangandi frá Sólvöllum og Laugavöllum farið yfir hana á leið til íþróttamiðstöðvarinnar og sömuleiðis gangandi úr Laugavöllum á leið sinni til skólans.



Mynd 3.7 Hættustaðir á leiðum 3. bekk Egilsstaðaskóla



Mynd 3.8 Hættustaðir á leiðum 7. bekk Egilsstaðaskóla



Mynd 3.9 Bláar línur sýna tillögur að nýjum gangstéttum og rauð lína sýnir tillögu að nýrri gangbraut. Línur eru gróflega staðsettar. Mynd: ja.is



Mynd 3.10 Gangbraut yfir Seyðisfjarðarveg hefur verið endurnýjuð en þar er miðeyja og góð lýsing.

Nemendur 3. og 7. bekkjar finnst gangbrautinn yfir Seyðisfjarðarveg milli Selbrekku og Kelduskóga hættuleg vegna mikillar umferðar og finnst ökumenn bíla keyra hratt þar um. Sú gangbraut hefur verið mikið endurnýjuð, bætt hefur verið við miðeyju og lýsing aukin (sjá mynd 3.10). Til að draga úr umferðarhraða við gangbrautina þyrfti að fara í hraðatakmarkandi aðgerðir áður en komið er að gangbrautinni, í kafla 3.4 verður fjallað um það nánar.

Nemendur 3. bekkjar nefndu einnig gatnamót Selás og Laufás. Nefndu þeir að gangbraut yfir Selásinn myndi gera leið þeirra til skóla öruggari.

Nemendum þykir lýsing í Bjarnadal vera ábótavant og hafa slíkar ábendingar einnig borist frá íbúum í bænum og var rætt um það á samráðsfundi. Lagt er til að bæta við ljósastaurum á gönguleiðum í Bjarnadal eftir þörfum.

Nemendum í 3. bekk finnst þeir ekki öruggir við biðstöð strætó við Bónus. Sú biðstöð var einnig rædd á samráðsfundi og verður hún rædd frekar í kafla 3.5.

Nemendur í 7. bekk þykja gangbrautir yfir höfuð illa merktar og lítið áberandi. Þeir telja strætó biðstöðvar við Fellaskóla, leikskólann Skógarland, Íþróttamiðstöðina á Egilsstöðum og Fjölnotahúsið í Fellabæ vera varasamar. Í kafla 3.5 verður fjallað almennt um öryggi við strætó biðstöðvar.

Ábending barst frá íbúum og einnig frá nemendum um hringtorgið milli Egilsstaðaskóla og leikskólans Tjarnarlands vegna þess að fólk keyrir yfir það. Hringtorgið er yfirkeyranlegt og er til að auðvelda aðkomu að sleppistæði sunnan megin við grunnskólann en á ekki að hindra akstur að leikskólanum og að öðrum húsum í Tjarnarlöndum. Hringtorgið er ekki staðsett í miðju gatnamótanna og á samráðsfundi var bent á að ökumenn sleppi að aka hringinn á leið sinni að Tjarnarlöndum og sleppistæði og fari í stað þess yfir hringtorgið. Sjá umrætt hringtorg á mynd 3.11. Einnig sést á sömu mynd svæði sem nýtt er sem bílastæði og málaða en ómerkta gangbraut sem tengist inn á það. Á þessu svæði væri æskilegt að forma betur bílastæði og afmá gangbrautina á þessum stað þar sem hún tengir ekki göngustíga og gæti veitt falskt öryggi. Á samráðsfundi var bent á það að sleppistæði á Tjarnarbraut vestan megin við skólann væru illa nýtt og myndist oft mikið öngþveiti við skólalóðina á morgnana. Gott væri að hvetja foreldra til að nýta þau stæði betur.



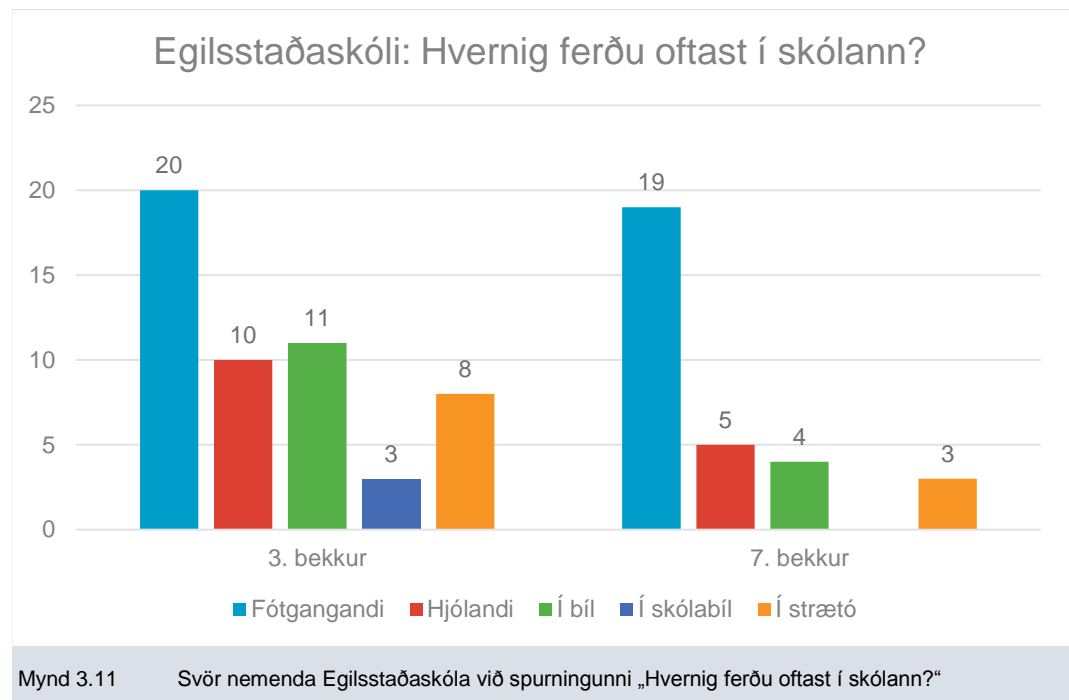
Mynd 3.11 Yfirkeyranlegt hringtorg við Egilsstaðaskóla.

Umræða myndaðist einnig á samráðsfundi um gangbrautina við skólann yfir Tjarnarbraut og hvort gönguljós eða gangbrautarvarsla á þeim stað myndi gera hana öruggari. Best væri að ná tókum á hraðakstri á Tjarnarbrautinni, en í bígerð eru framkvæmdir á Tjarnarbraut þar sem lagt er upp með að þrengja hana en of breiðar götur ýta undir hraðakstur.

Nemendur voru einnig spurðir með hvaða móti þeir koma til skólans. Sjá má niðurstöður á mynd 3.12. Flestir koma gangandi. Þó er stór hluti sem kemur með bíl og hafa einnig borist ábendingar til bæjarins við vinnu áætlunarinnar um að mikið umferðaröngþveiti

myndist á lóð skólans á morgnana. Til að tryggja öryggi skólabarna væri ákjósanlegast að umferð ökutækja væri sem minnst á skólalóðinni á morgnana. Á samráðsfundi var talað um að mikilvægt sé að hvetja meira til þess að gengið sé til skóla.

Lagt er til að efla vistvæna ferðamáta nemenda til skóla og hvetja þá til að ganga, hjóla eða taka strætó/skólabíl. Það myndi létta mikið á svæðinu kringum skólann og er heilsueflandi. Best væri að senda börnin með bréf heim þar sem átakanu og markmiðum þess er lýst. Æskilegt væri að kanna notkun ferðamáta 2 -4 sinnum á ári og fylgjast með breytingum.



3.2

Fræðsla

Samgöngustofa heldur úti vefsíðunni, www.umferd.is, þar sem skólastjórnendur geta sótt ýmsan fróðleik um umferðaröryggi skólabarna. Einnig er hægt að sækja gátlista fyrir skólaferðir til að tryggja að umferðaröryggið sé sett á oddinn í slíkum ferðum. Gott er að nýta ýmsa viðburði til að efla umferðaröryggi og jafnframt heilsu, t.d. árlegan hjóladag.

Í leikskólunum á Fljótsdalshéraði er haldið úti umferðarfræðslu og er hún sérstaklega miðuð að elstu tveimur árgöngunum. Lögreglan kemur alltaf í heimsókn á vorin og fer yfir hjól barnanna og mikilvægi hjálmanotkunar. Í samverustundum er umferðaröryggi rætt og bæurnar um krakkana í Kátugötu eru lesnar og hlustað á diskana sem fylgja þeim bókum. Í gönguferðum er lögð áhersla á það við nemendur að fara skal yfir götu á gangbraut og farið yfir þau umferðarmerki sem eru á leiðinni og hvað þau merkja og hvar megi leika sér. Farið hefur verið með nemendur leikskólans á fund bæjarstjóra og þau fengið að koma ábendingum til hans varðandi umferðaröryggi.

Í Fellaskóla er kynningarfundur í upphafi skólaárs þar sem kynnt er fyrir foreldrum hvernig best sé að koma að skólanum og hvað beri að varast, á sama fundi er endurskinsmerkjum dreift til skólabarna. Áminningarpóstur er sendur foreldrum 1-2 sinnum á ári um hvernig best sé að keyra að skólanum. Hjálum er dreift til 1. bekkinga ár hvert. Á vorin hefur lögreglan komið og farið yfir hjólabúnað nemenda.

Í lífsleikni í Fellaskóla er umferðarfræðsla hluti af námsefni yngri barna og er stuðst við bæurnar “Aðgát í umferðinni” og “Góða ferð” sem og efni frá www.umferd.is. Á yngsta stigi hefur umferð og umferðarmerki verið notað í þemaverkefnum í samfélagsfræði og



stærðfræði. Reynt er að samþætta umferðarfræðslu við útinám á yngsta stigi og miðstigi. Á unglingsstigi er rætt um ábyrgð í samfélaginu og neikvæðar afleiðingar hraðaksturs.

Í Egilsstaðaskóla er ekki kennd umferðarfræðsla með markvissum hætti en á haustin og á vorin er farið yfir umferðarreglur með sérstakri áherslu á gangandi og hjólandi vegfarendur. Lögreglan heimsækir skólann með sama hætti og í Fellaskóla. Þegar fer að dimma er rætt um mikilvægi endurskinsmerkja við nemendur.

Samgöngustofa og Landsbjörg með stuðningi nokkurra tryggingafélaga leggja fyrir könnun á öryggi barna í bílum annað hvert ár við leikskóla. Slíkt hefur ekki verið kannað við leikskóla í Fljótshéraði en áhugavert væri að bæta þeim við í næstu könnun.

Aðilar á samráðsfundi voru sammála um það að notkun endurskinsmerkja hefði farið dvínandi í sveitarfélaginu og vildu áttak í þeim málum.

3.3 Göngustígur og gangbrautir

Yfirlit yfir núverandi gangbrautir á Egilsstöðum og í Fellabæ má sjá í viðhengi. Í kafla 3.1 var lagt til að bæta við gangbrautum og göngustígum á leiðum skólabarna og munu þær aðgerðir ekki vera endurteknar hér.

Í leiðbeiningum Vegagerðarinnar um göngubveranir er hægt að finna greinargóðar upplýsingar um hvers konar göngubverun skal velja háð aðstæðum eins og fjölda þess sem þverar götuna, umferðarmagni og umferðarhraða. Einnig er lögð áhersla á að staðsetja göngubveranir þar sem gangandi finnst eðlilegt að fara yfir götu og leitast við að halda umferðarhraða niðri. Ekki er gott að hafa of stutt á milli göngubverana og vegalengdin sem gangandi þarf að þvera má heldur ekki vera of löng en hægt er að stytta hana með t.d. miðeyju.

Á samráðsfundi var almennt óskað eftir betri lýsingu við gangbrautir og betri merkingum en sums staðar vantar gangbrautarskilti við yfirborðsmerktar gangbrautir. Fulltrúum samráðshóps fannst vanta betra eftirlit með ljósaustaurum og að skipta þurfi um sprungnar perur fyrr. Einnig var rætt á samráðsfundi hvort koma ætti á gangbrautarvörslu við „erfiðar“ gangbrautir á leiðum barna til skóla. Vængjahlið á göngustígum voru rædd sem aðgerð til að sporna við því að fólk hjóli beint út á gangbraut. Hafa ber í huga að vængjahlið geta reynst hjólandi hættuleg sé lýsing ekki fullnægjandi. Passa þarf að lýsing sé góð og mögulega setja endurskin á hliðin. Einnig ætti fyrst að reyna að bæta sjónlengdir áður en farið er í uppsetningu vængjahliða.

Í vettvangsferð um þéttbýlið kom í ljós að við margar gangbrautir vantar niðurtekt til að auðvelda aðgengi, t.d. fyrir fólk í hjólastólum, og einnig vantar gangbrautarskilti við sumar gangbrautir og stundum er bara skilti öðrum megin. Ómerktar gangbrautir stangast á við fræðslu barna.

Við sum gatnamót þyrfti að huga betur að snyrtingu gróðurs. Sjónlengdir eru oft of stuttar við gatnamót sem getur reynst hættulegt. Lagt er til að sveitarfélagið krefji íbúa til þess að snyrta gróður þar sem hann skerðir sjónlengdir við gatnamót og við göngubveranir og þar sem hann kemur inn á göngustíga. Æskilegt er að fara í vettvangsskoðun að sumri til, þegar gróður er í blómstra, og taka út þau hús þar sem gróður á lóð skerðir sjónlengdir eða tekur af svæði gangandi á göngustígum. Í framhaldinu yrðu send fyrirmæli á íbúa þeirra húsa þar sem gróður skerðir sjónlengdir og þeir krafðir um að snyrta/fjarlægja gróður.

Ekki verður fjallað sérstaklega um viðhald göngustíga og gangbrauta en mikilvægt er að göngustígum sé viðhaldið og passað sé upp á snjómokstur og sópun sem og að yfirborðsmerkingum gangbrauta sé viðhaldið. Sumar gangstéttar eru mjög mjóar í sveitarfélaginu, t.d. gangstétt í Dynskógum, og mætti breikka stéttar sem þátt í viðhaldi þeirra sérstaklega þar sem vegir eru mjög breiðir.

Ábending barst frá íbúum um að bæta þyrfti lýsingu á göngustígum að gangbrautum. Íbúum finnst gangbrautirnar sjálfar oft vel upplýstar en oft myrkur á stígum sem leiða að þeim. Ganga þarf úr skugga um að skipt sé um dauðar perur í ljósastaurum og bæta við staurum eftir þörfum.

Ábendingar bárust vegna gangbrautar yfir Seyðisfjarðarveg við Selbrekku, bæði vegna lýsingar á göngustígum að gangbrautinni og svo hvort möguleiki sé á undirgöngum á þessum stað. Miðað við umferðarmagnið sem fer um veginn á þessum kafla ætti ekki að vera þörf fyrir undirgöng samkvæmt leiðbeiningum Vegagerðarinnar um göngupveranir. Gangbrautin hefur nokkuð nýlega verið upplýst og er með miðeyju og er því ekki talið þurfa frekari aðgerðir við gangbrautina sjálfa. Sérstaklega var bent á lýsingu frá Seyðisfjarðarvegi upp Skógarsel og frá Skógarseli upp í Brekkusel. Hér mætti setja upp ljósastaura. Til að auka líkur á því að hraði sé innan marka við gangbrautina væri æskilegt að setja hraðatakmarkandi aðgerð á veginn í 150-250 m fjarlægð frá gangbrautinni en fjallað verður nánar um það í kafla 3.4.

Ábending barst um göngutengingu milli Miðvangs 22 og Miðvangs 6, en eldri borgarar í Miðvangi 22 sækja dagskrá í Miðvangi 6. Í dag er yfirborðsmerkt gangbraut frá bílastæði Miðvangs 22 og frá henni er komið inn á malarstíg sem endar í stiga við Miðvang 6. Það nýtist illa þeim eldri borgurum sem notast við hjólastóla. Lagt er til að setja gangstétt þar sem bláa línan er á mynd 3.12. Skoða þarf í samræmi við lóðarskipulag Miðvangs 6 göngustíg sem héldi svo áfram upp innkeyrsluna þar sem bláa línan endar. Gangbrautina yfir Miðvang þarf að gera aðgengilega hjólastólum, mögulega með niðurtekt en æskilegra væri að hækka hana upp svo hún sé í sömu hæð og gangstéttin.

Ábending barst einnig um þörf á göngutengingu milli Bónus og N1. Ofanefnd gangstétt kæmi til móts við þá ábendingu.

Ábending barst um gangbraut á lóð leikskólans Skógarlands. Gangbrautin fer yfir bílastæðið og er hætt við að ökumenn bíla taki ekki eftir gangandi ef kyrrstæðir bílar skyggja á þá. Mögulegt væri að færa gangbrautina aftar þannig að bílar fari ekki yfir gangbrautina en þá er hætt við því að hún tengi ekki lengur gönguleiðir og fólk stytta sér leið yfir stæðið samt sem áður. Gangbrautin var í vettvangsferð ómáluð og lagt er til að mála hana sé það ekki búið nú þegar.

Ábending barst vegna gangbrautar yfir Votahvamm en gangbrautin kemur beint í framhaldi af tröppum niður á Votahvamm. Lítið sem ekkert pláss er þar sem tröppurnar enda þar til farið er út á gangbrautina. Erfitt er að lagfæra þetta nema með því að koma fyrir þrengingu í götunni eða setja hlykk á götuna þannig að gangandi hafi smá athafnasvæði. T.d. væri hægt að koma fyrir nokkurs konar eyra út frá stiganum sem



Mynd 3.12 Blá lína sýnir gróflega tillögu að nýrri gangstétt. Mynd: ja.is

gengi um 1 m inn í götuna, sjá rauða línu á mynd 3.13. Gatan er ca 7 m á þessum stað og væri hún því 6 m eftir breytingar sem er nægileg breidd fyrir tvo bíla í sitt hvora akstursstefnuna. Slík þrenging/hlykkur í götunni myndi einnig stuðla að hraðalækkun. Við gangbrautina vantar gangbrautarskilti öðru megin.

Ábending barst um að þörf væri á gangbraut yfir Koltröð og Sólvelli til að tengja gangstígana sem ganga þversum á þær götur, sjá rauðar línur á mynd 3.14. Ekki er talið að gegnumakstur sé mikill um þessar götur og er æskilegt að reyna að laga aðstæður í götunni áður en gangbraut er sett niður. Sjónlengdir virðast ekki vera góðar fyrir ökumenn að sjá gangandi koma eftir göngustígnum vegna mikils gróðurs. Lagt er til að snyrta eða fjarlægja trjágróður eftir þörfum við þessa göngustíga til að bæta sjónlengdir.



Mynd 3.13 Rauð lína sýnir gróflega tillögu að eyra út frá tröppum. Mynd: ja.is



Mynd 3.14 Rauðar línur sýna hvar óskað er eftir gangbrautum yfir Koltröð og Sólvelli. Mynd: map.is

Á samráðsfundi var rætt um flugvallarsvæðið og þörf á tengingu fyrir gangandi að Hringveginum. Lagt er til að leggja göngustíg frá flugvöllinum niður að núverandi göngustíg meðfram Hringveginum.

Gatnamót Flugvallarvegs og Hringvegarins eru mjög breið sem gerir það að verkum að gangbrautin yfir Flugvallarveg verður of löng og óörugg, sjá mynd 3.15. Lagt er til að þrengja gatnamótin til að auka öryggi gangandi og hjólandi.

Biðskyldumerking á Flugvallarvegi er einnig mjög langt frá gatnamótunum. Lagt er til að færa hana nær gangbrautinni þannig að hún sé í 0,5-1 m fjarlægð frá henni. Einnig vantar gangbrautarskilti öðru megin við gangbrautina. Einnig mætti skoða þörf á gangbrautinni á þessum stað þar sem talið er að mjög fáir gangandi þvera götuna á þessum stað og sjónlengdir takmarkaðar. Til að bæta sjónlengdir við gangbrautina væri heppilega að færa hana ofar og þar með setja hlykk á göngustígana sem koma að henni.



Mynd 3.15 Gatnamót Flugvallarvegs og Hringvegar eru óþarflega breið. Lagt er til að þrengja gatnamótin, færa biðskyldumerkingu á Flugvallarvegi nær gangbrautinni og bæta við einu gangbrautarskilti. Mynd: map.is

Gangbrautir yfir Fagradalsbraut

Ábending barst frá íbúum og rætt var á samráðsfundi um gangbraut yfir Fagradalsbraut við gatnamót hennar við Tjarnarbraut. Óskað er eftir gönguljósum við þessa gangbraut. Gangbrautin hefur verið mikið endurnýjuð og komið þar fyrir ljósaskiltum og miðeyju, sjá mynd 3.16. Almennt ætti ekki að þurfa gönguljós á gangbrautum þar sem skiltaður hámarkshraði er 50 km/klst, að því gefnu að raunhraði (85% hraði) fari ekki yfir 45 km/klst. Hins vegar ef sólarhringsumferðin er meiri en 5000 ÁDU kemur til greina að stýra með umferðarljósum. Á þessum stað á Fagradalsbrautinni er umferðarmagnið rétt undir því samkvæmt talningu 2015. Lagt er til að fylgjast með reynslunni af núverandi aðgerðum og mæla raunhraða bíla í kringum gangbrautina. Aðgerðir á Fagradalsbraut/Norðfjarðarvegi sem lagðar eru til í kafla 3.4 gætu haft hraðalækkandi áhrif. Einnig má nefna að gangbrautin er staðsett við mjög breið gatnamót, sjá mynd 3.17, og ökumenn taka því breiðari beygjur en þörf er á. Skoða ætti að þrengja gatnamótin en hins vegar þarf að hafa í huga að um gatnamótin fer umferð þungra bíla og er aðkoma að iðnaðarhverfi frá Tjarnarási.



Mynd 3.16 Gangbraut yfir Fagradalsbraut við gatnamót Tjarnarbrautar hefur verið mikið endurnýjuð, með miðeyju og ljósaskilti, og skal skoða betur reynslu þeirra aðgerða.



Mynd 3.17 Gatnamót Tjarnarbrautar og Fagradalsbrautar eru mjög breið. Mynd: map.is

Ábending barst frá íbúa að gangandi kjósi frekar að fara yfir Fagradalsbrautina vestan megin við gatnamót hennar við Kaupvang í stað þess að fara austan megin þar sem nú er gangbraut, sjá mynd 3.18. Lagt er til að telja umferð gangandi yfir nokkra daga til að ná tókum utan um hversu margir velja frekar að fara yfir þar sem ekki er gangbraut áður en gripið er til frekari aðgerða.



Mynd 3.18 Gangbraut yfir Fagradalsbraut við Kaupvang, ábending barst um að flestir færu yfir Fagradalsbraut þar sem bláa línan er. Mynd: map.is



Mynd 3.19 Gangbraut yfir Fagradalsbraut við Nettó er mjög löng og er lagt til að setja í hana miðeyju, rauður punktur sýnir grófa staðsetningu miðeyju. Mynd: map.is

Margir nota gangbraut yfir Fagradalsbraut við Nettó þar sem mikið er af verslunum og þjónustu þar í kring. Gangbrautin er mjög löng. Lagt er til að setja miðeyju í gangbrautina til að stytta þverunarvegalengdina og þar með auka öryggi gangandi, sjá mynd 3.19.

Ábending barst um að bæta þurfi lýsingu við gangbraut yfir Fagradalsbraut við Miðás. Lagt er til að bæta við ljósastaur við gangbrautina.

Á samráðsfundi var rætt um að skoða mætti gagngert gerð göngu og hjólreiðastíga í dreifbýlinu. Axlir eru oft mjóar og gæti t.d. breikkun axla gert hjólreiðar öruggari í dreifbýlinu.

Í dag er gönguleið undir Eyvindarbrú við Seyðisfjarðarveg. Núverandi stígur er úr sér genginn og þarf að endurbæta hann og lagfæra handrið til að gera gönguleiðina öruggari, sjá ljósmynd af núverandi aðstæðum á mynd 3.20.



Mynd 3.20 Göngustígur undir Eyvindarbrú er úr sér genginn. Lagt til að endurbæta stíginn og handriðið.

3.4 Þjóðvegir í þéttbýli

Fulltrúar á samráðsfundi töldu að ekið sé of hratt um þéttbýlið og sérstaklega á þjóðvegum við aðkomur í þéttbýlið.

Mikilvægt er að vekja athygli ökumanna á því að þeir eru komnir í þéttbýli þar sem um fer umferð óvarinna vegfarenda, og fá ökumenn til að hægja á sér. Best er að það séu fáar en öruggar göngupveranir yfir þjóðvegi

Í leiðbeiningum Vegagerðarinnar fyrir þjóðvegi í þéttbýli er fjallað um æskilegar fjarlægðir milli aðgerða til að viðhalda ákveðnum hraða. Fyrir 50 km/klst hraða er æskilegt að fjarlægð milli aðgerða sé 150 m og í mesta lagi 250 m. Fyrir 30 km/klst hraða þarf fjarlægð milli aðgerða að vera 75 m.

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

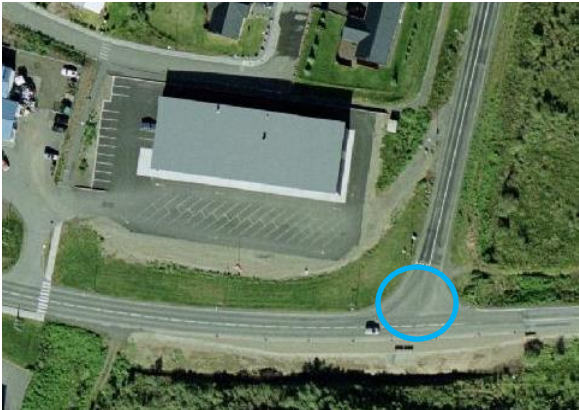
Helstu flokkar hraðatakmarkandi aðgerða á þjóðvegum í þéttbýli samkvæmt leiðbeiningum Vegagerðarinnar eru:

- ▶ Merkingar og þéttbýlishlið
- ▶ Sveigjur og miðeyjur
- ▶ Þrengingar
- ▶ Hringtorg

Á samráðsfundi var sérstaklega minnst á aðkomu að Egilsstöðum frá Norðfjarðarvegi. Stuttu eftir gatnamót við Seyðisfjarðarveg er gangbraut yfir Norðfjarðarveg við Miðás og er sú gangbraut mjög óvarin fyrir hraðri umferð ökutækja og er talið að ökumenn séu enn á miklum hraða er komið er að henni. Talið var á samráðsfundi að ökumenn sem koma eftir Norðfjarðarvegi átti sig ekki nógu vel á að þeir séu komnir inn í þéttbýli og þurfa þéttbýlismörkin að vera skýrari, t.d. með uppsetningu þéttbýlishliðs stuttu fyrir gatnamót við Seyðisfjarðarveg. Einnig var rætt um að koma fyrir hringtorgi á gatnamótum Norðfjarðarvegs við Seyðisfjarðarveg, sjá mynd 3.21. Slík aðgerð myndi lækka

umferðarhraða og gera gatnamótin öruggari. Auk þess að koma fyrir annað hvort þéttbýlishliði eða hringtorgi er lagt til að setja miðeyju í gangbrautina yfir Norðfjarðarveg við Miðás á mynd 3.21

Á samráðsfundi var einnig ræddur möguleiki á hringtorgi á gatnamótum Fagradalsbrautar og Hringvegarins við N1. Hringtorg á þeim stað myndi hafa hraðlækkandi áhrif og gera gatnamótin öruggari. Vegagerðin hefur skoðað gerð hringtorgs á þessum stað og má sjá frumdrög þeirra á mynd 3.22



Mynd 3.21 Gatnamót Norðfjarðarvegar og Seyðisfjarðarvegar. Lagt er til að setja hringtorg upp á þessum gatnamótum til að hægja á umferð. Mynd: map.is



Mynd 3.22 Gatnamót Fagradalsbrautar og Hringvegar. Frumdrög að hringtorgi. Mynd: Erna Bára Hreinsdóttir, Vegagerðin.

Eins og áður sagði er mikilvægt að ná niður umferðarhraða þegar komið er inn í þéttbýlið og tryggja að ekki sé ekið á hærri hraða en 50 km/klst. Uppsetning svokallaðra þéttbýlishliða getur haft sjónræn áhrif á umhverfi ökumannsins og hann meðvitaðri um að komið sé inn í þéttbýli samanborið við venjulegt þéttbýlisskilti. Útfærsla á þéttbýlishliði samkvæmt leiðbeiningum Vegagerðarinnar er í viðhengi. Á mynd 3.23 sést dæmi um slíka útfærslu. Þegar veglýsing er ekki næg má ekki notast við kantsteina í miðeyju, dæmi um útfærslu við slíkar aðstæður má sjá á mynd 3.24.



Mynd 3.23 Þéttbýlishlið með miðeyju. Mynd: Google Maps.



Mynd 3.24 Þéttbýlishlið án miðeyju. Mynd: Google Maps.

Þéttbýlishlið eins og lýst er hér að ofan væri æskilegt að setja á aðkomur að þéttbýlinu, t.d. á Hringveginn þegar komið er úr norðri að Fellabæ og á Hringveginn þegar komið er úr suðri að Egilsstöðum. Einnig væri æskilegt að setja slík hlið á Seyðisfjarðarveg og Norðfjarðarveg, en ef hringtorg væri sett niður á gatnamótum þeirra vega kæmi það í stað þéttbýlishliðs.

Í kafla 3.1 og 3.3 var fjallað um gangbraut yfir Seyðisfjarðarveg við Selbrekku en sú gangbraut hefur verið mikið endurnýjuð og sett upp miðeyja og ljósaskilti. Börnum á leið sinni til skóla finnst þó umferðarhraði nokkuð hár og finnst gangbrautina enn órugg. Hér mætti því vekja betur athygli ökumanna á því að þeir eru komnir inn í þéttbýli. Lagt er til

að koma fyrir hraðalækkandi aðgerð í um 150-250 m áður en komið er að gangbrautinni, en til að halda umferðarhraða 50 km/klst er æskilegt að 150 m séu á milli aðgerða og aldrei meira en 250 m. Ekki er mælt með því að setja upphækkaðar hraðahindranir á þjóðvegi þar sem um fara þungir bílar. Góð lausn væri að bæta við miðeyju og setja sveigju á veginn en í leiðbeiningum Vegagerðarinnar um þjóðvegi í þéttbýli eru miðeyjur sagðar auka öryggi óvarinna vegfarenda ásamt því að hægt er að hafa áhrif á umferðarhraða með svigkeyrslu.

Ábending barst um að sjónlengd við gatnamót Kaupvangs og Hringvegarins við Húsasmiðjuna er nokkuð stutt. Ökumenn sem koma frá Kaupvangi eiga erfitt með að sjá ökumenn koma frá Hringveginum sem væntanlega eru enn á miklum hraða. Snyrta ætti trjágróður á horninu.

3.5 Almenningsamgöngur

Ábendingar bárust vegna biðstöðva strætó og rútu að/frá Alcoa. Sérstaklega var minnst á strætó biðstöðvar á Einhleypingi í Fellabæ eins og vikið var að í kafla 3.1 og er grunur um að strætó stöðvi ekki við biðstöðvar og skólaborð hlaupi yfir götuna þar sem ekki er gangbraut. Ítreka þarf að stöðvað sé við biðstöðvar og gangbrautir séu staðsettar við biðstöðvar þannig að líklegra sé að gangandi noti þær.

Almennt eiga biðstöðvar að vera staðsettar þannig að þær séu tengdar gangstígum þannig að rökrétt sé fyrir gangandi að nota þær. Gangbrautir eiga helst að vera staðsettar fyrir aftan kyrrstæða vagna, það eykur sýnileika gangandi vegfarenda. Einnig mætti skoða uppsetningu miðeyja á gangbrautum við biðstöðvar til að auka öryggi gangandi.

Þar sem umferðarmagn er almennt ekki mikið ætti ekki að vera þörf á þar tilgerðum strætóvösum og ökumenn bíla eiga að geta beðið fyrir aftan strætó. Á samráðsfundi var bent á að eitthvað er um að ökumenn bíla taki fram úr strætó sem er að hleypa farþegum inn eða út, slík hegðun ökumanna er mjög varhugaverð og getur búið til mikla hættu og þá sérstaklega ef gangbraut er fyrir framan biðstöð.

Á samráðsfundi var rætt um strætó biðstöðvar á bílastæðaplani Bónuss. Strætó stöðvar við u.þ.b. 1 m breiða eyju á bílastæðaplaninu og því er ljóst að lítið pláss er fyrir farþega að bíða eftir strætó. Þarna er mikil umferð bíla og væri æskilegt að finna hentugri staðsetningu fyrir biðstöð eða breikka eyjuna.

3.6 Annað

Slysgreining leiddi í ljós að slys með meiðslum í dreifbýlinu verða helst við útafakstur og er algengasta orsök þeirra slæm færð. Lagt er til að bæta hálkuvarnir á þjóðvegum í dreifbýli. Nauðsynlegt er þó að skoða hvort ófullnægjandi öryggissvæði vega hafi áhrif á slys vegna útafaksturs.

Ábending barst um að tré á gatnamótum Gilsárteigsvegar og Borgarfjarðarvegar stytta sjónlengdir út á Borgarfjarðarveg. Í vettvangsferð voru trén ekki með lauf og því erfitt að meta sjónlengdir. Lagt er til að snyrta gróður yfir sumartímann með það að markmiði að ná fram góðum sjónlengdum.

Ábending barst um brú yfir Unalæk frá Gilsárteigsvegi að Brennistöðum. Sú brú er komin til ára sinna og er grindverk á brúnni illa farið. Ekki er talið að margir aki yfir brúna og er hægt að komast að Brennistöðum eftir Brennistaðavegi frá Borgarfjarðarvegi. Lagt er til að rannsaka brúna nánar og ef hún er talin vera öryggisvá að takmarka aðgang um brúna eða gera endurbætur á henni.

Ábending barst frá íbúa um hraðakstur í Selbrekku. Hraðahindrun í Selbrekku mitt á milli Brekkusels og Bjarkasels myndi hægja á umferð í götunni. Lagt er til að skoða hvort ástæða sé til að setja hraðahindrun í Selbrekku.



4 Stefna og markmið

Stefnu og markmiðum fyrir umferðaröryggisáætlun Fljótsdalshéraðs 2017-2021 verður lýst hér. Í aðalskipulagi Fljótsdalshéraðs 2008-2028 er vikið að umferðaröryggi og segir að við hönnun gatna í þéttbýli skuli tryggja öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda. Áður en framkvæmdaleyfi er veitt fyrir gatnagerð í þéttbýli skal gæta að því að öryggi óvarinna vegfarenda sé tryggt jafnhliða bílaumferð.

Þau svæði og vegfarendahópar sem eru í forgangi í þessari áætlun eru skólasvæðin, gönguleiðir skólabarna og öryggi við gangbrautir og gatnamót.

Á samráðsfundi voru eftirfarandi markmið lögð til:

- ▶ Ná tókum á hraðakstri í þéttbýlinu.
- ▶ Gera aðkomur í þéttbýlið greinilegri.
- ▶ Fækka slysum með alvarlegum meiðslum.
- ▶ Tryggja að leiðir skólabarna séu öruggar.
- ▶ Öruggar gangbrautir.
- ▶ Fleiri með virkum ferðamáta til og frá skóla og vinnu.



5 Framkvæmdaáætlun

Verkefni voru mótuð út frá stöðumati. Þau voru gróflega kostnaðarmetin og þeim forgangsraðað, þannig að það verkefni sem þótti brýnast er sett í forgang 1 o.s.frv. Forgangsverkefnin eru alls 18 og eru talin upp í töflu 5.1 hér að neðan. Önnur verkefni sem voru nefnd við gerð áætlunarinnar en ekki sett í forgang eru í töflu 5.2.

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

Forgangur	Verkefnislýsing	Kostnaðaráætlun
1	Hönnun og framkvæmd hringtorgs á gatnamótum Fagradalsbrautar og Hringveggar við N1. <i>(Í samvinnu við Vegag.)</i>	40.000.000-50.000.000
2	Uppsetning þéttbýlishliða við aðkomur í þéttbýlið samkvæmt leiðbeiningum Vegagerðarinnar, kostnaður pr. hlið <i>(Í samvinnu við Vegagerðina)</i> .	2.200.000-2.500.000 pr. hlið
3	Hellulögð miðeyja í gangbraut yfir Fagradalsbraut við Miðás. <i>(Í samvinnu við Vegagerðina)</i> .	600.000-800.000
4	Hellulögð miðeyja á Seyðisfjarðarveg ca 150 m sunnan við gangbraut við Selbrekku. <i>(Í samvinnu við Vegagerðina)</i> .	500.000-600.000
5	Uppsetning á skilti A11.22 á Hringveginum beggja vegna Lagarfells. <i>(Í samvinnu við Vegagerðina)</i> .	120.000-140.000
6	Bæta hálkuvarnir á þjóðvegum í dreifbýli. <i>(Í samvinnu við Vegag.)</i>	Verður ekki metið hér
7	Uppsetning gangbrautarskilta við gangbrautir þar sem þau vanta. Kostnaður pr. skilti.	60.000-70.000 pr. skilti
8	Hönnun og framkvæmd hringtorgs á gatnamótum Seyðisfjarðarvegs og Norðfjarðavegar. <i>(Í samvinnu við Vegagerðina)</i> .	40.000.000-50.000.000
9	Færa gangbraut yfir Lagarfell við Olís aftar. Afmá yfirborðsmerkingu og mála á nýjum stað. Bæta við tveimur gangbrautarskiltum.	300.000-400.000
10	Bæta lýsingu við gangbraut yfir Fagradalsbraut við Miðás. Bæta við einum ljósastaur. <i>(Í samvinnu við Vegagerðina)</i> .	400.000-500.000
11	Efla vistvæna ferðamáta með átaki í Egilsstaðaskóla og Fellaskóla. Senda bréf heim með nemendum og kanna ferðavenjur 2-4 sinnum á ári.	Verður ekki metið hér
12	Sveitarfélagið tekur út hvar gróður á lóð skerðir sjónlengdir vegfarenda og sendir bréf á íbúa með fyrirmælum um að snyrta gróður vegna öryggissjónarmiða.	Verður ekki metið hér
13	Uppsetning malbikaðra upphækkaðra gangbrauta á Einhleypingi, tvær gangbrautir.	1.800.000-2.000.000
14	Hellulögð miðeyja í gangbraut yfir Fagradalsbraut við Nettó. <i>(Í samvinnu við Vegagerðina)</i> .	600.000-800.000
15	Bæta lýsingu í Bjarnadal. Bæta við ljósastaurum eftir þörfum, kostnaður pr. ljósastaur.	400.000-500.000 pr. ljósastaur
16	Bæta lýsingu í Skógarseli, kostnaður pr. ljósastaur	400.000-500.000 pr. ljósastaur
17	Steypt gangstétt í Miðvangi, ca 35 m, milli Miðvangs 18 og 6.	1.900.000-2.100.000
Samtals (fyrir utan lið 2,7,15,16)		86.220.000-107.340.000



Tafla 5.2: Önnur verkefni

Verkefnislýsing

Átak um notkun endurskinsmerkja í sveitarfélaginu. Auglýsingar í fréttablaði, á heimasíðu, veggspjöld í skólum og senda bréf á foreldra barna í skólum og leikskólum.

Breikkun vegaxla í dreifbýli.

Efla umferðarfræðslu í Egilsstaðaskóla.

Færa gangbraut yfir Fagradalsbraut við Kaupvang. Yfirborðsmerking afmáð og máluð á nýjum stað.

Færa biðskyldumerkingu á Flugvallarvegi nær gangbraut eða 0,5 m frá gangbrautinni, afmá núverandi yfirborðsmerkingu og mála á nýjum stað.

Gangbraut yfir Selás, milli Selás 12 og 13.

Gangbrautarvarsla við gangbraut yfir Tjarnarbraut við Egilsstaðaskóla.

Gangstétt í Sólbrekku og Sólvöllum, ca 75 m, og yfirborðsmerkt gangbraut með skilti yfir Sólbrekku.

Hraðahindrun í Selbrekku milli Brekkusels og Bjarkasels og viðvörunarskilti beggja vegna.

Lagfæra göngustíg og handrið undir Eyvindarbrú

Malbika bílastæði á möl milli Egilsstaðaskóla og leikskólans Tjarnarlands, og afmá gangbraut neðan við hringtorg.

Malbika eyra út frá tröppum í Votahvammi og setja gangbrautarskilti öðru megin.

Malbika göngustíg meðfram Flugvallarvegi frá flugvelli niður á Hringveg, ca 420 m.

Mjókka gatnamót Flugvallarvegs og Hringvegjar, upprif á malbiki og þökulögn.

Niðurtektir við gangbrautir.

Skoða nánar brú yfir Unalæk frá Gilsárteigi að Brennistöðum með tilliti til öryggis.

Snyrta trjágróður á gatnamótum Hringvegjar og Kaupvangs.

Snyrta trjágróður á gatnamótum Gilsárteigsvegs og Borgarfjarðarvegjar.

Tilfærsla biðstöðva Strætó á bílastæðaplani Bónus, skoða betri staðsetningu.

Yfirborðsmála gangbraut á lóð leikskólans Skógarlandi

Yfirborðsmerkt gangbraut og gangbrautarskilti yfir Koltröð.

Yfirborðsmerkt gangbraut og gangbrautarskilti yfir Sólvelli.



6 Niðurstöður

Slysagreining leiddi í ljós að flest tilvik á Fjóttsdalshéraði eru án meiðsla. Þó er talsvert af slysum með meiðslum en 18% allra tilvika á könnunartímabilinu (janúar 2007-september 2016) voru með meiðslum og var einhugur um það á samráðsfundi að fækka slíkum slysum. Slysirn eru nokkuð dreifð yfir sveitarfélagið og gerast bæði í þéttbýlinu og á þjóðvegum í dreifbýli.

Flestar ábendingar frá íbúum og áherslur samráðshóps sneru að umferðaröryggi í þéttbýli enda fer þar um umferð óvarinna vegfarenda og var samráðshópur sammála um að leggja sérstaka áherslu á umferðaröryggi á leiðum skólabarna og við gangbrautir og gatnamót. Samstaða var um það markmið að draga úr hraðakstri á vegum inn í þéttbýlið og gera aðkomur inn í þéttbýlið greinilegrar. Einnig þótti fulltrúum í samráðshóp mikilvægt að hvetja til notkunar vistvænna ferðamáta á leið til og frá skóla og vinnu.

Í framkvæmdaáætlun voru verkefni forgangsröðuð og gróflega kostnaðarmetin. Alls voru ákveðin 17 verkefni og þeim raðað í forgangsröð, þar sem verkefni eitt er brýnast o.s.frv. Áætlaður heildarkostnaður verkefna er 86.220.000-107.340.000 kr.

Áætlað er að tekið sé tillit til umferðaröryggisáætlunar við gerð árlegrar fjárhagsáætlunar sveitarfélagsins og að áætlunin verði endurnýjuð eftir fjögur ár. Gert er ráð fyrir því að samráðshópurinn hittist tveimur árum eftir útgáfu þessarar umferðaröryggisáætlunar og fari yfir verkefnastöðu og nýjar ábendingar.

Mikill áhugi var fyrir verkefninu í sveitarfélaginu og bærust margar ábendingar er varða umferðaröryggi. Fulltrúar í samráðshóp komu með góða innsýn um stöðu sveitarfélagsins í þessum málum og komu bæði með upplýsingar um hættur í umferðinni og einnig um leiðir til að bæta umferðaröryggi. Hafa ber í huga að verkefnalistinn er ekki tæmandi og mun söfnun ábendinga er varða umferðaröryggi halda áfram og nýtast þegar áætlunin verður endurnýjuð síðar.



7 Heimildir

Fjótshérað. 2009. *Aðalskipulag Fjótshéraðs 2008-2028.*

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

Samgöngustofa. Tölvupóstur 28.11.2016. Upplýsingar um slys árin 2007-2016 í Fjótshéraði.

Vegagerðin. 2014. *Gönguþveranir, Leiðbeiningar.*

Vegagerðin. 2010. *Þjóðvegir í þéttbýli, Leiðbeiningar.*

Vegagerðin. *Slysatíðni.* Sótt 24. júlí 2017 af <http://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/umferdaroryggismal/slysatidni/>

Vegagerðin og Gatnamálastofa. Janúar 2006. *Handbók um Yfirborðsmerkingar*



8 Fylgiskjöl

- ▶ Yfirlit yfir núverandi gangbrautir á Egilsstöðum og í Fellabæ.
- ▶ Hönnunarleiðbeiningar – þéttbýlishlið.



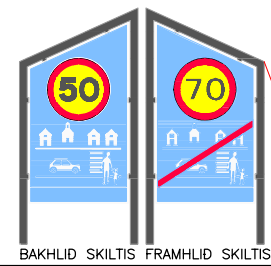


EF HÁMARKSHRAÐI ER 80 EÐA 90km/klst SKAL LÆKKA HANN Í 70km/klst MEÐ SKILTI 200–500m ÁÐUR EN KOMID ER AÐ ÞÉTTBÝLISHLID

KANTSTEIN MÁ EKKI SETJA Á VEG ÁN VEGLÝSINGAR. LÝSA SKAL GÖNGUÞVERANIR SÉRSTAKLEGA.

SKILTI VIÐ ÞÉTTBÝLISHLID ERU STAÐSETT 250mm FRÁ VEGÖXL, EN ÞÓ ALDREI NÆR AKREINABRÚN EN 750mm.

ÚTFÆRSLU ÞÉTTBÝLISHLIDS SKAL MIÐA VIÐ AÐ LÖNG ÖKUTÆKI HÆGI NIÐUR Í 30km/klst OG FÓLKSBÍLAR Í 50km/klst.



C09.11
UPPLÝST



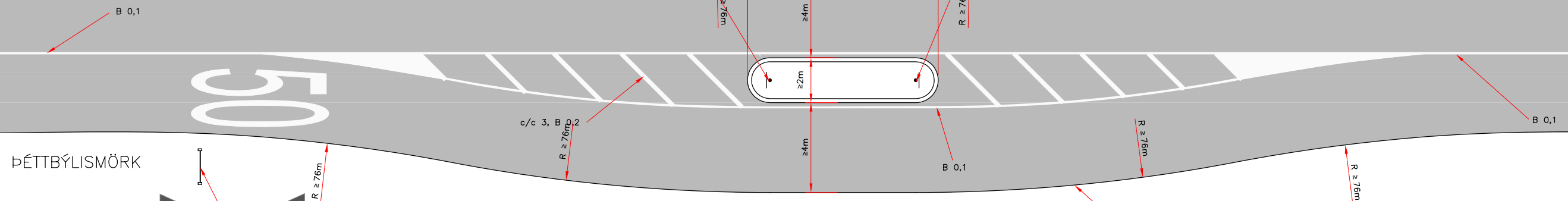
K12.12



C09.11
UPPLÝST

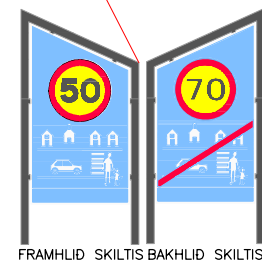


K12.12



ÞÉTTBÝLISMÖRK

AD ÞÉTTBÝLI



FRAMHLID SKILTIS BAKHLID SKILTIS

ÆSKILEGT ER AÐ SETJA KANTSTIKUR Í VEGKANT MEÐ ≤10m MILLIBILI TIL AÐ VEKJA ATHYGLI Á SVEIGJUM.

ÞÉTTBÝLISHLID – ÞVERSNIÐ



HELSTU LÁGMARKSSTÆRDIR ERU MERKTAR EN AÐ ÖÐRU LEYTI ER VÍSAÐ Í EFTIRFARANDI REGLUR OG LEIDBEININGAR SEM FÁANLEGAR ERU Á HEIMASÍÐU VEGAGERÐARINNAR (VEGAGERDIN.IS):

- VEGHÖNNUNARREGLUR VEGAGERÐARINNAR.
- HANDBÓK UM UMFERÐARMERKI
- HANDBÓK UM YFIRBORDSMERKINGAR.
- LEIDBEININGAR UM VEGLÝSINGU.
- VEGIR OG SKIPULAG.



DAGS: Jan. 2010
VNR.: 1.010.213
TNR.:
HANNAD: RÁ
TEIKNAD: RÁ
YFIRF.:
SAMÞ.:
SAMP.:

Veghönnunardeild	
EKKI Í KVARDA	Hannað .
	Teikn. .
	Yfirf. .
	Samþ. .

Þjóðvegir í Þéttbýli
Hönnunarleiðbeiningar

Þéttbýlishlið

1.010.213

1 af 5

1