



UMFERÐARÖRYGGISÁÆTLUN SUÐURNESJABÆJAR

2026-2031



SKÝRSLA – UPPLÝSINGABLAÐ

SKJALALYKILL

112330 SKY-001-V06

SKÝRSLUNÚMER / SÍÐUFJÖLDI

01/57

VERKEFNISSTJÓRI / FULLTRÚI

VERKKAUPA

Einar Friðrik Brynjarsson

VERKEFNISSTJÓRI EFLA

Arna Kristjánsdóttir

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 Suðurnesjabæjar 2026-2031

VERKHEITI

Umferðaröryggisáætlun Suðurnesjabæjar

VERKKAUPI

Suðurnesjabær

HÖFUNDUR

Arna Kristjánsdóttir og Berglind Hallgrímsdóttir

ÚTDRÁTTUR

Skýrsla um umferðaröryggisáætlun Suðurnesjabæjar.

Farið yfir stöðumat sveitarfélagsins og greiningarvinnu sem liggur fyrir. Var þar á meðal skoðaður umferðarhraði og umferðarslys í sveitafélaginu. Sérstaklega var fjallað um óvarða vegfarendur, skóla og gönguleiðir skólabarna og þjónustu vega.

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

ÚTGÁFUSAGA

HÖFUNDUR	DAGS.	RÝNT	DAGS.	SAMÞYKKT	DAGS.
Arna Kristjánsdóttir Berglind Hallgrímsdóttir	08.12.2025	Einar Friðrik Brynjarsson	17.12.2025	AK	16.1.2026
Arna Kristjánsdóttir	26.2.2026				

Breytingar eftir athugasemdir

EFNISYFIRLIT

1	INNGANGUR	9
1.1	Framkvæmd og samráð umferðaröryggisáætlunar	9
1.2	Umferðaröryggismarkmið stjórnvalda	10
2	STÖÐUMAT OG GREININGARVINNA	11
2.1	Slysagreining	11
2.2	Þróun íbúafjölda	12
2.3	Þróun umferðar	12
2.4	Þróun umferðarslysa 2015-2024	13
2.4.1	Þróun slysa	13
2.4.2	Tegund slysa	15
2.5	Staðsetning umferðarslysa 2015-2024	16
2.5.1	Slysakostnaður	18
3	AKANDI VEGFARENDUR	20
3.1	Garður	20
3.2	Sandgerði	21
3.3	Þjóðvegir - vegir Vegagerðarinnar	22
3.3.1	Slys eftir árstíma	24
3.4	Leyfilegur hámarkshraði og hraðakstur	25
3.4.1	Hraðatakmarkandi aðgerðir	27
3.5	Samræming umferðarmerkja	28
4	ÓVARÐIR VEGFARENDUR	29
4.1	Staðsetning slysa 2020 – 2024	29
4.2	Umferðaröryggi barna og gönguleiðir þeirra	30
4.2.1	Gerðaskóli	31
4.2.2	Sandgerðisskóli	34
4.3	Hraði í slysum við óvarða vegfarendur	36
4.4	Gönguþveranir	36
4.5	Almenningssamgöngur	38
5	ÍBÚASAMRÁÐ	39
6	FRÆÐSLA OG HVATNING	42
7	MARKMIÐ OG ÁHERSLUATRIÐI	43
8	FRAMKVÆMDAÁÆTLUN OG FORGANGSVERKEFNI	44
8.1	Forgangsverkefni	44
8.1.1	Aðgerðir innan þéttbýlis - Sandgerði	44
8.1.2	Aðgerðir innan þéttbýlis - Garður	48
8.1.3	Þjóðvegir – vegir í umsjón Vegagerðarinnar	51
8.1.4	Almennar aðgerðir og fræðsla*	51
9	LOKAORÐ	53
10	HEIMILDASKRÁ	54
VIÐAUKI A - FUNDARGERÐ FRÁ FUNDI SAMRÁÐSHÓPS		55
VIÐAUKI B - AÐRAR AÐGERÐIR		56

MYNDASKRÁ

MYND 2-1	Þróun í íbúafjölda í Suðurnesjabæ frá 2015 til 2024. _____	12
MYND 2-2	Þróun umferðar á Þjóðvegi 1 um Suðurnesjabæ á árunum 2015 til 2024. _____	12
MYND 2-3	Þróun í íbúafjölda og fjölda umferðarslysa (y-ás til vinstri) eftir alvarleika í Suðurnesjabæ á árunum 2015-2024 (x-ás). _____	13
MYND 2-4	Fjöldi slysa með meiðslum ásamt þróun í íbúafjölda í Suðurnesjabæ, fyrir árin 2015-2024. ____	14
MYND 2-5	Fimm ára meðaltal í fjölda slysa í Suðurnesjabæ. Öll umferðarslys með óhöppum til vinstri og umferðarslys með meiðslum til hægri. _____	15
MYND 2-6	Hlutfall milli tegund umferðarslysa í Suðurnesjabæ á árunum 2015-2024. Öll umferðarslys til vinstri og slys með meiðslum til hægri. _____	15
MYND 2-7	Þróun í fjölda slysa með meiðslum í Suðurnesjabæ árin 2015-2024, eftir tegund slysa. _____	16
MYND 2-8	Staðsetning umferðarslysa eftir alvarleika innan Suðurnesjabæjar á árunum 2020-2024. _____	17
MYND 2-9	Tegund slysa og óhoppa í Suðurnesjabæ frá 2020-2024. _____	18
MYND 2-10	Samfélagslegur slysakostnaður umferðarslysa, sýndur sem hitakort. Alvarleiki slysa er veginn með slysakostnaði fyrir slys og óhöpp sem gerðust á milli 2020-2024 í Sandgerðisbæ. _____	19
MYND 3-1	Staðsetning umferðarslysa meðal akandi í Garði, á árunum 2020-2024, eftir tegund. _____	21
MYND 3-2	Staðsetning umferðarslysa eftir tegund í Sandgerði á árunum 2020-2024. _____	22
MYND 3-3	Alvarleiki og staðsetning umferðarslysa á Vegagerðarvegum innan sveitarfélagsins, á árunum 2020-2024. _____	23
MYND 3-4	Tegund umferðarslysa á Vegagerðarvegum innan Suðurnesjabæjar á árunum 2020-2024. _____	24
MYND 3-5	Leyfilegur hámarkshraði í Suðurnesjabæ. _____	26
MYND 3-6	Mögulegur hraðakstur á helstu vegum og götum í Suðurnesjabæ, metið út frá fljótandi ökutækjagögnum (TomTom). _____	26
MYND 3-7	Þeir götukaflar innan Sandgerðis og Garðs þar sem áhersla ætti að vera lögð á hraðalækkun, ásamt núverandi hraðahindrunum og tillögur að staðsetningu nýrra hraðahindrana. _____	27
MYND 4-1	Slys á óvörðum vegfarendum (gangandi og hjólandi) í sveitarfélaginu á árunum 2020-2024. ____	29
MYND 4-2	Ferðavenjur nemenda í Suðurnesjabæ þann daginn sem könnunin fór fram (til vinstri) og yfirleitt (til hægri). _____	30
MYND 4-3	Ferðavenjur nemenda í Gerðaskóla í Suðurnesjabæ þann daginn sem könnunin fór fram (til vinstri) og yfirleitt (til hægri). _____	31
MYND 4-4	Gönguleiðir nemenda í Gerðaskóla, einhverjir nemendur Sandgerðisskóla virðast þó einnig fara frá Garði. Einnig má þar sjá punkta þar sem nemendur telja vera hættustaði á leið sinni. _____	32
MYND 4-5	Athugasemdir skólabarna í Gerðaskóla sneru flestar að því að umferð er hröð og of mikil umferð. _____	33
MYND 4-6	Aðgerðir á Garðbraut við helstu þveranir skólabarna. _____	33
MYND 4-7	Ferðavenjur nemenda í Sandgerðisskóla í Suðurnesjabæ þann daginn sem könnunin fór fram (til vinstri) og yfirleitt (til hægri). _____	34
MYND 4-8	Gönguleiðir nemenda í Sandgerðisskóla. Einnig má þar sjá punkta þar sem nemendur telja vera hættustaði á leið sinni. _____	35
MYND 4-9	Athugasemdir skólabarna í Sandgerðisskóla sneru flestar að því að umferð er hröð og of mikil umferð. _____	35
MYND 4-10	Umferðaröryggis aðgerðir á Sandgerðisvegi og Suðurgötu við helstu þveranir skólabarna ____	36
MYND 4-11	Útfærsla á upphækkaðri gangbraut. Umferðarmerki báðum megin götu og yfirborðsmerkingar. Heimild: Leiðbeiningar Vegagerðarinnar – Göngubveranir. _____	37

MYND 4-12	Nýtt leiðarnet almenningssamgangna sem mun taka gildi í janúar 2026. Heimild: straeto.is _____	38
MYND 5-1	Flokkun athugasemda íbúa í Suðurnesjabæ. Hæst hlutfall athugasemda sneri að því að umferðarhraði er mikill og athugasemdir sem snúa að óvörðum vegfarendum (eins og skortur á þverunarmöguleikum). _____	39
MYND 5-2	Athugasemdir íbúa Suðurnesjabæjar um umferðaröryggi. Staðsetning og flokkur. _____	40
MYND 8-1	Aðgerðir sem eru í fyrsta forgangi innan Sandgerðis. Númer við aðgerð á korti parast við númer í töflu á undan. _____	47
MYND 8-2	Aðgerðir sem eru í fyrsta forgangi innan Garðs. Númer við aðgerð á korti parast við númer í töflu á undan _____	50

TÖFLUSKRÁ

TAFLA 3-1	Tegund og alvarleiki slysa meðal akandi vegfarenda. _____	20
TAFLA 3-2	Tegund og alvarleiki umferðarslysa á Vegagerðarvegum árin 2020-2024 í Suðurnesjabæ. _____	23
TAFLA 3-3	Æskileg fjarlægð milli hraðatakmarkandi aðgerða með tilliti til leyfilegs hámarkshraða _____	28

1 INNGANGUR

Á hverju ári verða umferðarslys á Íslandi þar sem fjöldi einstaklinga slasast, sumir alvarlega og í verstu tilfellum með banvænum afleiðingum.

Í umferðaröryggisáætlun sveitarfélaga eru sett fram markmið til næstu fimm ára í umferðaröryggismálum. Þar er farið yfir helstu áskoranir og lagðar til aðgerðir sem miða að því að fækka slysum og koma í veg fyrir að afleiðingar þeirra verði alvarlegar. Slík áætlun stuðlar að markvissari vinnu sveitarfélagsins og veitir stuðning við ákvarðanatöku og forgangsröðun verkefna. Suðurnesjabær hefur tekið ákvörðun um að vinna slíka áætlun og fékk EFLU til ráðgjafar við gerð hennar.

Í Suðurnesjabæ eru tveir þéttbýliskjarnar, Sandgerði og Garður. Samtals búa um 4.000 íbúar í sveitarfélaginu [2] en töluverð umferð liggur um hluta vega sveitarfélagsins, þar sem vegakerfið nær einnig utan um vegi til og frá Keflavíkurflugvelli. Keflavíkurflugvöllur er staðsettur innan sveitarfélagsmarka Suðurnesjabæjar, en Isavia fer með sjálfstætt skipulagsvald á flugvallarsvæðinu [1]. Skipulagssvæði Keflavíkurflugvallar er því ekki tekið með í greiningum þessarar umferðaröryggisáætlunar og engar aðgerðir eru lagðar til innan svæðisins.

1.1 Framkvæmd og samráð umferðaröryggisáætlunar

Verkefnisstjóri fyrir hönd Suðurnesjabæjar er Einar Friðrik Brynjarsson. Haldinn var einn samráðsfundur þar sem boðnir voru fulltrúar Vegagerðarinnar, Samgöngustofu, Lögreglunni o.fl. Að vinnunni komu eftirfarandi aðilar:

- Einar Friðrik Brynjarsson, Suðurnesjabær
- Guðbjörg Gabrielsdóttir, Suðurnesjabær
- Svanur Geir Bjarnason og María Dís Ásgeirsdóttir, Vegagerðin
- Hulda Rós Bjarnadóttir, Vegagerðin/almenningsamgöngur
- Kristján Freyr Geirsson, Lögreglan
- Jón Ragnar Ástþórsson, fulltrúi Gerðaskóla
- Valdís Hildur Fransdóttir, fulltrúi Sandgerðisskóla
- Lárus Einar Ólafsson, fulltrúi ungmennaráðs
- Unnur Kristinsdóttir, fulltrúi íþróttastarfs
- Dircelene Gomes, fulltrúi foreldraráðs Sandgerðisskóla

- Anna Lilja Einarsdóttir, fulltrúi foreldraráðs Gerðaskóla
- Þorsteina Sigurjónsdóttir (formaður öldungaráðs), fulltrúi eldri borgara
- Gyða Björk Jóhannsdóttir, fulltrú Grænuborgar
- Hafrún Ægisdóttir, fulltrúi Gefnaborgar
- Arna Kristjánsdóttir, EFLA
- Berglind Hallgrímsdóttir, EFLA

Um mitt ár 2025 var EFLU verkfræðistofu falið að vinna umferðaröryggisáætlun fyrir sveitarfélagið.

Haustið 2025 auglýsti sveitarfélagið á heimasíðu sinni eftir ábendingum frá íbúum um hvernig bæta megi umferðaröryggi í sveitarfélaginu. Þann 16. október 2025 var haldinn samráðsfundur með samráðshóp þar sem farið var yfir fyrstu drög að slysgreiningu og ábendingar fengnar frá samráðsaðilum. Í desember 2025 var ætlunin send til yfirlestrar til sveitarfélagsins. Áætlunin var samþykkt með athugasemdum þann 21. janúar 2026 hjá Framkvæmda-og skipulagsráði og staðfest í bæjarstjórn þann 8. apríl 2026.

1.2 Umferðaröryggismarkmið stjórnvalda

Stjórnvöld á Íslandi setja sér áherslur í umferðaröryggismálum og í umferðaröryggisáætlun Íslands 2024-2038 eru yfirmarkmið þeirra að [3]:

- 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.

Aukið öryggi í sveitarfélaginu er mikilvægur þáttur til að ná landsmarkmiðum stjórnvalda um umferðaröryggi. Því er mikilvægt að umferðaröryggisáætlun Suðurnesjabæjar styðji við þau markmið sem stjórnvöld hafa sett sér í umferðaröryggismálum.

2 STÖÐUMAT OG GREININGARVINNA

Markmið umferðaröryggisaðgerða er að hanna samgöngukerfið með þeim hætti að mistök í umferðinni hafi sem minnstar afleiðingar [3]. Því segir í umferðaröryggiáætlun stjórnvalda Íslands að við skipulag, hönnun og gerð umferðarmannvirkja beri að taka mið af því að mannleg mistök eru óhjákvæmileg [1]. Til að ná þessum markmiðum er því mikilvægt að aðgerðir miði bæði að því að koma í veg fyrir slyss og milda afleiðingar þeirra.

Til að fækka alvarlegum/banaslyssum og slyssum með litlum meiðslum er þróun í fjölda slysa og staðsetning þeirra mikilvægur þáttur í að vita hvar sé best að einbeita sér að og hvernig.

2.1 Slyssgreining

Öll greiningarvinna byggir á skráðum slyssum í Suðurnesjabæ, frá árinu 2015-2024 úr umferðarslyssaskráningu Samgöngustofu.

Vert er að benda á skráning umferðarslysa í Suðurnesjabæ byggir á gögnum frá Lögreglu. Rannsóknir sýna að einhver vanskráning er á þeim sem slasast í umferðinni. Þetta á sérstaklega við um slyss sem ekki tengjast ökutækjum [2], eins og fallslyss hjólréiðafólks, árekstrar milli hjólandi og gangandi eða fallslyss gangandi vegfarenda. Þá má einnig gera ráð fyrir að einhver vanskráning gæti verið á atvikum þar sem einungis verða eignartjón (óhapp án meiðsla).

Almennt er umferðarslyssum skipt í fjóra flokka; banaslyss, alvarleg slyss, slyss með litlum meiðslum og óhöpp án meiðsla (eignartjón). Með tilliti til þess hve fátíð banaslyss eru, í samræmi við önnur slyss eru alvarleg – og banaslyss sett saman í einn flokk. Ávallt er þó tekið fram ef banaslyss urðu.



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

Banaslyss: Einstaklingur telst látinn af völdum umferðarslyss ef viðkomandi deyr af afleiðingum þess innan 30 daga.

Alvarlegt slyss: 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.

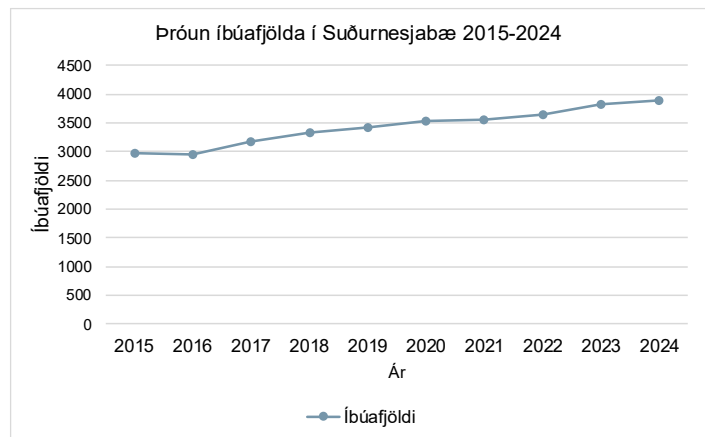
Slyss með litlum meiðslum: Annars flokks meiðsl, svo sem tognun, liðskekking eða mar. Fólk sem kvartar um lost (taugaáfall) en hefur ekki orðið fyrir öðrum meiðslum, ber ekki að telja nema það hafi greinileg einkenni losts (taugaáfalls) og hafi hlotið lækni meðferð samkvæmt því.

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

Upplýsingar koma frá Samgöngustofu [18]

2.2 Þróun íbúafjölda

Þegar meta á þróun umferðarslysa er mikilvægt að skoða hana í samhengi við þróun annarra þátta innan sveitarfélagsins, svo sem breytingar á íbúafjölda og umferðarmagns. Tölur frá Hagstofu Íslands sýna að frá árinu 2015 hefur íbúafjöldi í sveitarfélaginu aukist nokkuð, úr tæplega 3.000 íbúum í 3.900 árið 2024 (**MYND 2-1**). Þetta samsvarar um 30% aukningu íbúa sveitarfélagsins yfir 10 ára tímabil.



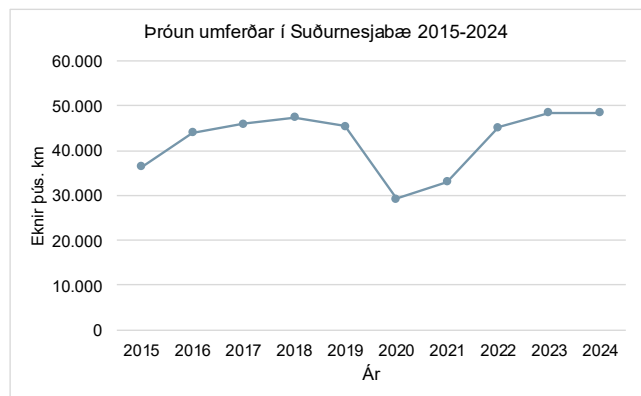
MYND 2-1 Þróun í íbúafjölda í Suðurnesjabæ frá 2015 til 2024.

Tekið skal fram að sveitarfélagið Suðurnesjabæ var stofnað árið 2018 við sameiningu Sandgerðis og Garðs. Íbúafjöldi fyrir árin þar á undan byggir því á samanlögðum íbúafjölda þessara sveitarfélaga fyrir sameiningu.

2.3 Þróun umferðar

Annar þáttur sem er mikilvægt að horfa til samhliða þróun slysa er þróun umferðar í sveitarfélaginu. Tekin var saman þróun umferðar á vegum Vegagerðarinnar sem liggja um Suðurnesjabæ á árunum 2015-2024.

Gögn um umferð frá Vegagerðinni sýna að á tímabilinu 2015–2024 hefur orðið lítil en stöðug aukning í umferð á vegum undir umsjón Vegagerðarinnar (**MYND 2-2**). Þó ber að taka fram að árið 2020 varð veruleg minnkun í umferð vegna áhrifa af Covid-19 heimsfaraldrinum.



MYND 2-2 Þróun umferðar á þjóðvegi 1 um Suðurnesjabæ á árunum 2015 til 2024.

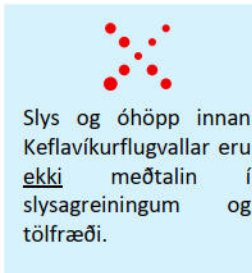
Eftir tímabundna lækkun hefur umferðarmagn tekið við sér á ný og virðist hafa fylgt þróun íbúafjölda sveitarfélagsins en umferðin hefur einnig aukist um 30% síðastliðin 10 ár.

2.4 Þróun umferðarslysa 2015-2024

Gögn frá 2015 til 2024 voru notuð til að greina þróun slysa og alvarleika þeirra. Þegar kemur að staðsetningu slysa er mælt með að skoða ekki lengri tíma en fimm ár, þar sem umhverfið getur breyst mikið. Þess vegna var staðsetning slysa skoðuð fyrir tímabilið 2020 til 2024.

2.4.1 Þróun slysa

Á greiningartímabilinu voru samtals 527 skráð atvik skráð innan Suðurnesjabæjar. Þar af voru 19 alvarleg slys (þar af eitt banaslys árið 2016), 76 með litlum meiðslum og 432 óhöpp án meiðsla.

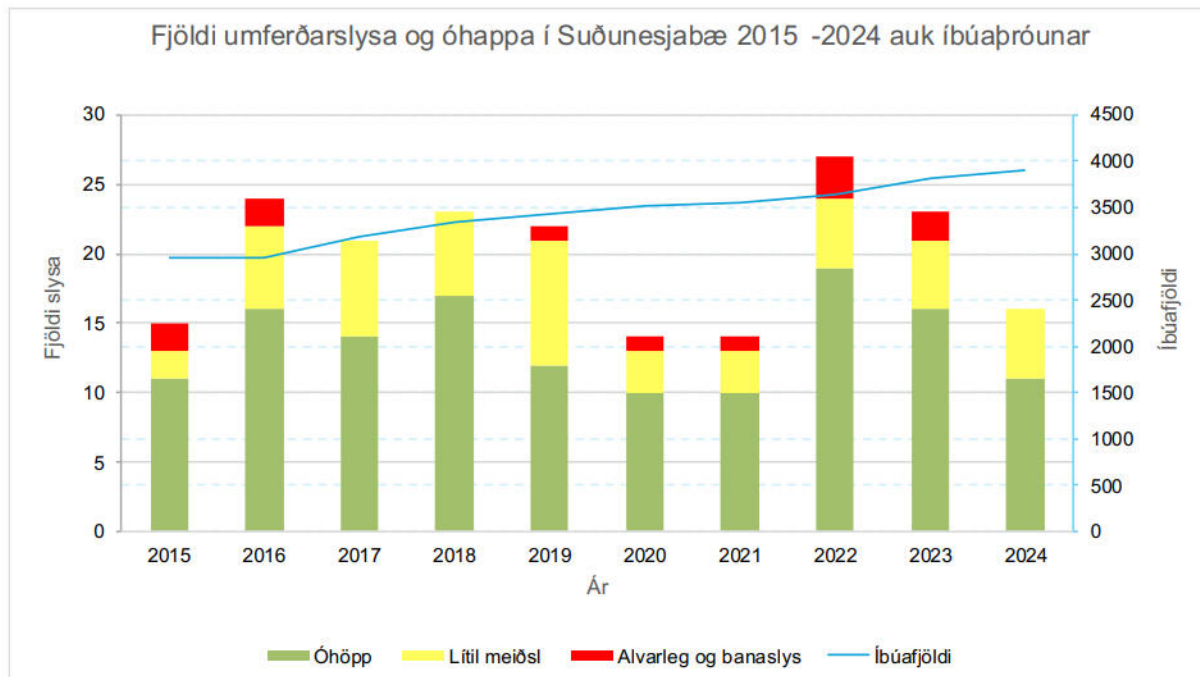


Þessi fjöldi miðar við fjölda atvika, þar sem Keflavíkurflugvöllur er meðtalin.

Ef Keflavíkurflugvöllur er tekinn út fyrir slysgreininguna þá voru samtals 199 atvik skráð, þar af 12 alvarleg slys (þar af 1 banaslys), 51 með litlum meiðslum og 135 óhöpp án meiðsla.

Með tilliti til þess að Keflavíkurflugvöllur – Isavia – hefur eigið skipulagsvald verða atvik innan flugvallarsvæðisins ekki höfð með í slysgreiningum.

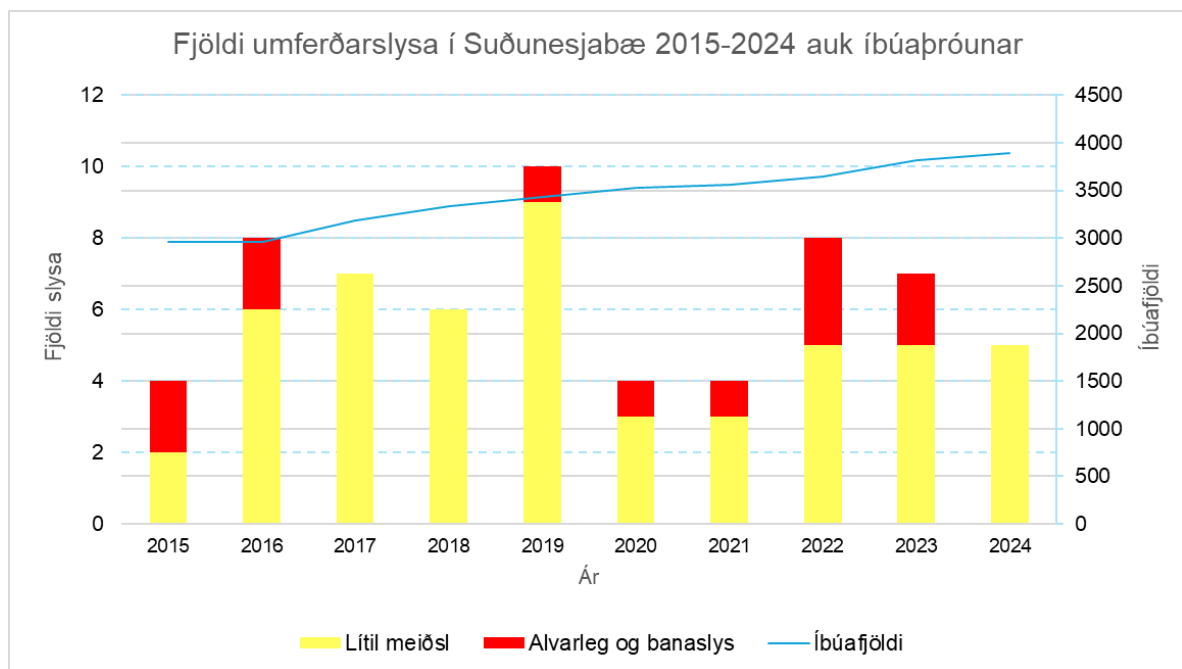
Að meðaltali eru um 20 umferðarslys í sveitarfélaginu á ári, þar af rúmlega 6 með meiðslum (litlum eða alvarlegum). **MYND 2-3** sýnir þróun umferðarslysa í samhengi við þróun í íbúafjölda á tímabilinu.



MYND 2-3 Þróun í íbúafjölda og fjölda umferðarslysa (y-ás til vinstri) eftir alvarleika í Suðurnesjabæ á árunum 2015-2024 (x-ás).

Líkt og sést á myndinni fækkaði umferðarslysum 2020-2021. Eðlileg útskýring er á þessu en þarna má sjá áhrif Covid-19 heimsfaraldursins. Fyrir árin 2020-2021 má sjá sömu þróun í fækkun umferðarslysa á landsvísu vegna áhrifa heimsfaraldursins.

Meirihluti allra slysa eru án meiðsla (68%) og 6% þeirra eru alvarleg/banaslys. **MYND 2-4** sýnir þróun í fjölda slysa með meiðslum (litlum og alvarlegum/banaslys).



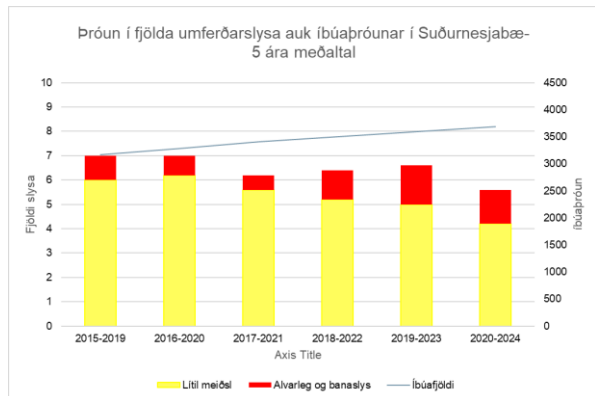
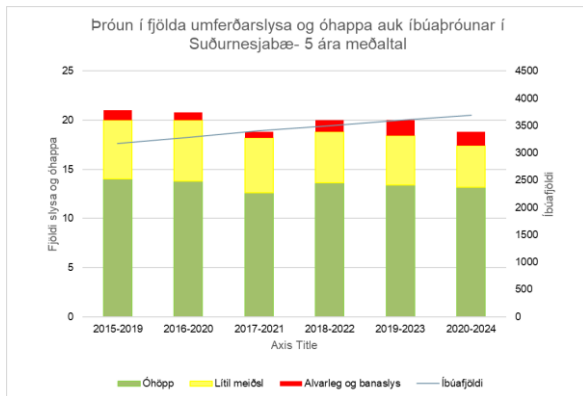
MYND 2-4 Fjöldi slysa með meiðslum ásamt þróun í íbúafjölda í Suðurnesjabæ, fyrir árin 2015-2024.

Að meðaltali urðu um 7 umferðarslys á ári með meiðslum í sveitarfélaginu, þar af 1 alvarlegt slys. Á tíu ára tímabilinu varð eitt banaslys, á Reykjanesbraut sunnan Rósaselstorgs. Banaslysið var framanákeyrsla á milli fólksbifreiðar og sendibifreiðar og lést 37 ára karlmaður.

Umferðarslys og óhöpp eru handhófskennd og fjöldi þeirra getur sveiflast verulega milli ára. Slíkar sveiflu í gögnum getur gert það erfitt að greina skýra þróun yfir tíma. Til að draga úr áhrifum skammtímasveiflna og fá betri yfirsýn yfir langtímabreytingar var stuðst við fimm ára meðaltal við greiningu á slysatölum.

MYND 2-5 sýnir fimm ára meðaltal allra umferðarslysa til vinstri og slysa þar sem meiðsli urðu til hægri. Þó ber að hafa í huga að árin sem einkenndust af Covid-19 faraldrinum (2020–2022) hafa haft áhrif á niðurstöðurnar og geta dregið upp villandi mynd af þróuninni. Þessi tímabilsáhrif geta leitt til þess að virðist sem slysum hafi fækkað, án þess að það endurspegli raunverulega langtímaþróun.

Því er mikilvægt að horfa til heildarmyndarinnar og taka tillit til þessara áhrifa við næstu endurskoðun umferðaröryggisáætlunarinnar.

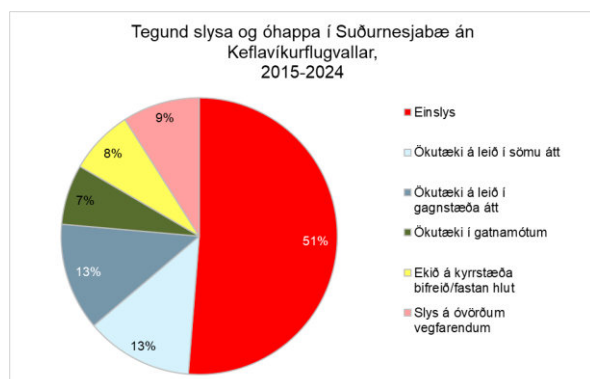
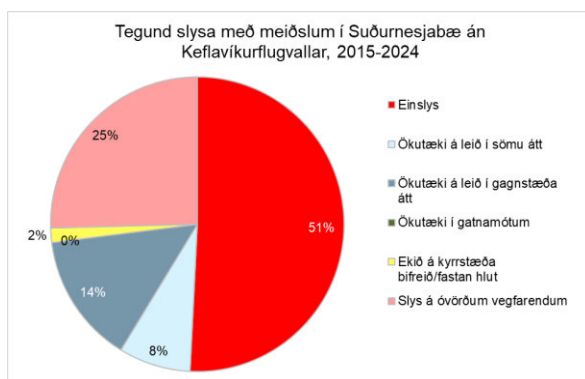


MYND 2-5 Fimm ára meðaltal í fjölda slysa í Suðurnesjabæ. Öll umferðarslys með óhöppum til vinstri og umferðarslys með meiðslum til hægri.

Þegar þróunin er tekin saman sést að fjöldi slysa og óhappa virðist vera á niðurlleið og sama gildir um slys með meiðslum. Samt sem áður eru slysin fá og því erfitt að draga miklar ályktanir vegna áhrifa frá Covid 19. Mikilvægt er að fylgjast náið með þróun slysa á næstu árum til að meta hvort fækkunin sé varanleg eða tilviljanakennd.

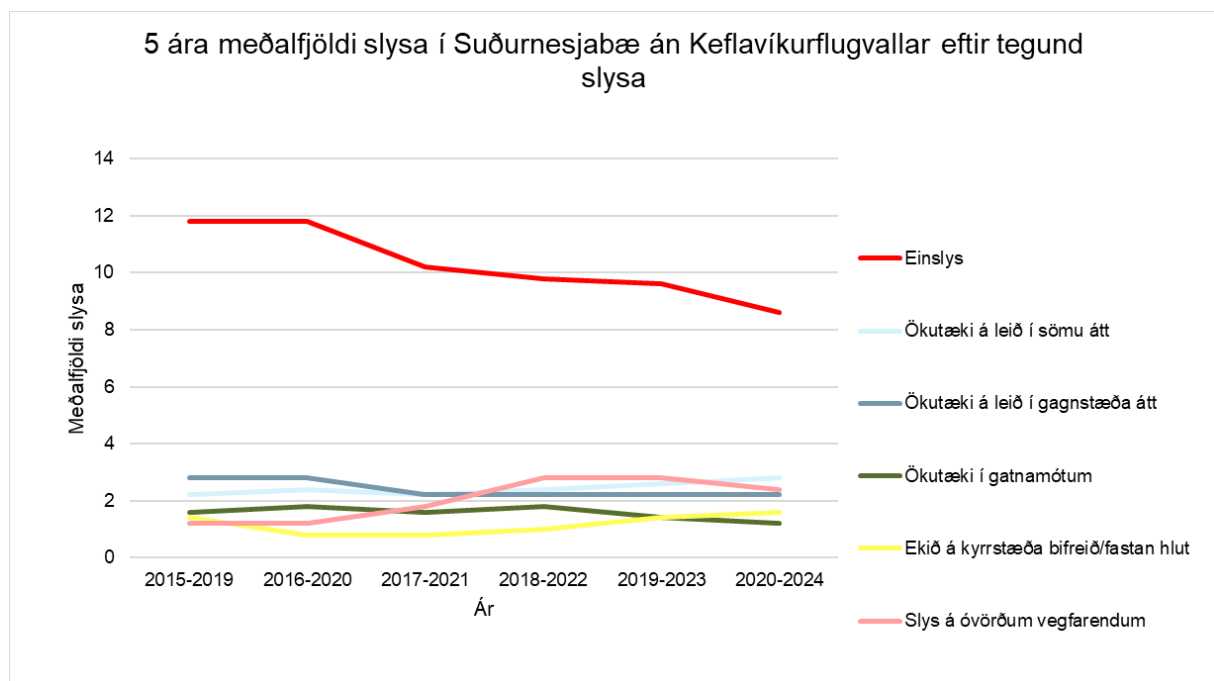
2.4.2 Tegund slysa

Algengasta tegund umferðarslysa síðastliðin 10 ár í Suðurnesjabæ eru einslys meðal akandi vegfarenda. Einslys eru 51% (102 af 199) allra umferðarslysa og óhappa í sveitarfélaginu einnig ef horft er til slysa með meiðslum (51% slysa eða 32 af 62). Einslys eru slys þar sem einn aðili á hlut í slysinu, til dæmis útafaksturs eða þegar ekið er á fastan hlut á akbraut, sjá **MYND 2-6**. Með tilliti til þess er mikilvægt að hugað sé að staðsetningu vegriða, ljósa – og skiltastaurar séu eftirgefanlegir, halla fláa og hæð og fjarlægð í skeringar við vegkanta.



MYND 2-6 Hlutfall milli tegund umferðarslysa í Suðurnesjabæ á árunum 2015-2024. Öll umferðarslys til vinstri og slys með meiðslum til hægri.

Næst algengustu umferðarslysín og óhöppin eru þegar ökutæki á leið í gagnstæða átt og ökutæki á leið í sömu átt lenda saman. Almennt er talið að alvarlegustu slysín verða þegar ökutæki úr gagnstærði átt lenda saman en af öllum slysum með meiðslum eru það í 14% tilvika. Í Suðurnesjabæ eru 9% slysa og óhappa meðal gangandi og hjólandi vegfarenda en ef horft er á einungis slys, með meiðslum, þá er hlutdeild þeirra um 25%. Þetta sést greinilega á **MYND 2-7**, en þar má sjá þróun slysa eftir tegund þeirra, 5 ára meðaltal. Þar sést nokkuð glögggt að slys á meðal óvarinna hafa farið upp á við og eins slys þar sem ekið er á kyrrstæða bifreið og meðal ökutækja í sömu átt (aftanákeysla). Hins vegar hefur einslysum fækkað. Slys án meiðsla á meðal gangandi og hjólandi vegfarenda rata síður í slysaagnagrunninn og ef ekið er á gangandi eða hjólandi vegfarenda er í flestum tilvikum einhvers konar meiðsli. Engu að síður er ljóst að leggja verður áherslu á góða innviði fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur, auk öruggra hliðarsvæði til að fækka slysum í sveitarfélaginu.



MYND 2-7 Þróun í fjölda slysa með meiðslum í Suðurnesjabæ árin 2015-2024, eftir tegund slysa.

Þá ber einnig að nefna að með tilkomu rafhlaupahjóna hefur slysum á meðal óvarinna hækkað töluvert en samkvæmt slysaögnum fyrir Suðurnesjabæ var einungis eitt slys skráð með hlaupahjóli. Þá voru hins vegar 17 slys meðal hjólandi og mögulegt að einhver þeirra séu meðal rafhlaupahjóna.

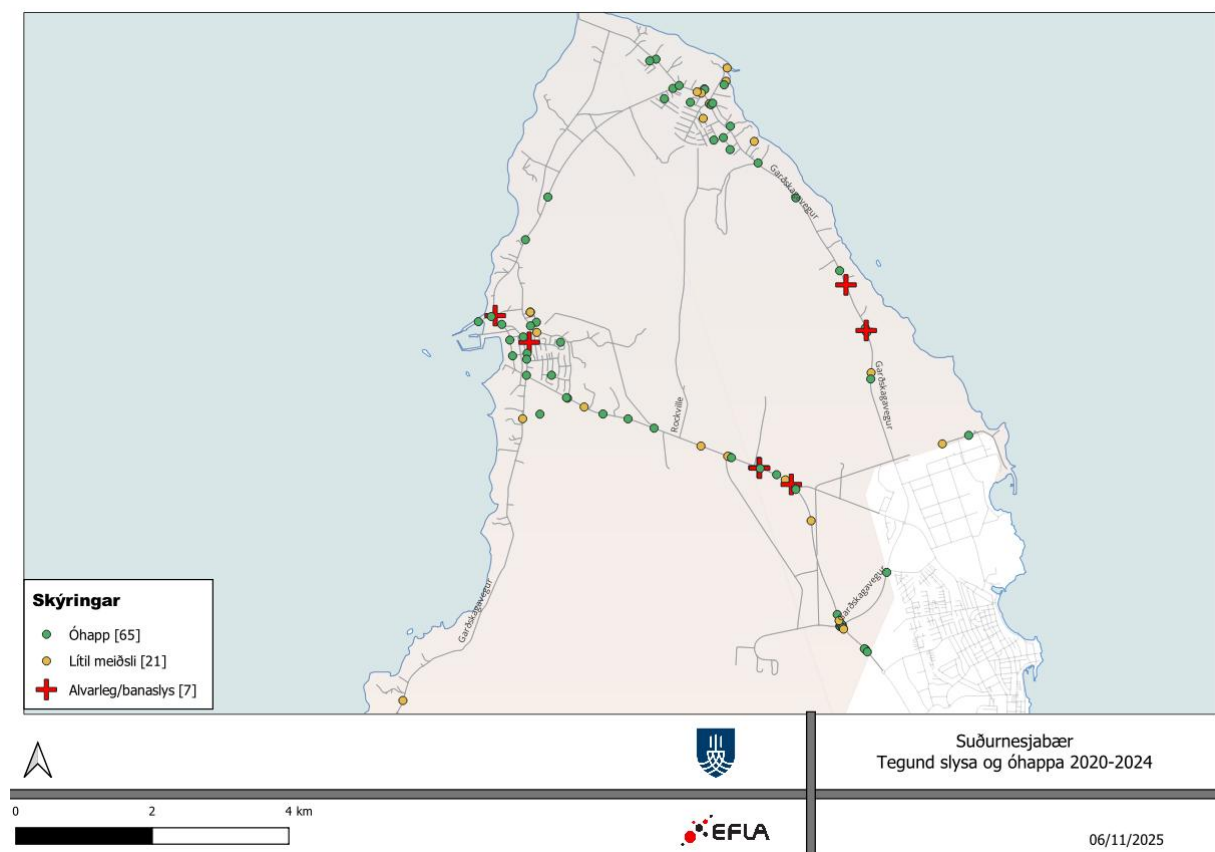
2.5 Staðsetning umferðarslysa 2015-2024

Við greiningu á staðsetningu slysa er mikilvægt að hafa í huga að slys eru hendingu háð og geta átt sér stað hvar og hvenær sem er. Líkur á endurteknum slysum á sama stað eru yfirleitt litlar. Þó getur

slysgreining varpað ljósi á víðtækari vandamál sem krefjast úrbóta, ekki aðeins á þeim stað sem slysið átti sér stað heldur einnig í stærra samhengi. Slík greining getur einnig bent á svokallaða svartbletti – innviði þar sem fjöldi sambærilegra slysa hefur átt sér stað við svipaðar aðstæður og slysatíðni er hærri en almennt gerist á slíkum stöðum [4]. Þá þarf einnig að hafa í hugfast tölfræðigildur sem geta haft áhrif á slysgreiningar. Sem dæmi geta óvenjulega mörg eða fá slys yfir styttra tímabil verið tilviljun frekar en mynstur.

Með tilliti til þessa er ekki talið æskilegt að horfa til staðsetningar slysa fyrir lengra tímabil en 3-5 ár þar sem margt getur breyst í umhverfinu og eins í hegðun á lengri tíma. Staðsetning slysa innan Suðurnesjabæjar (án flugvallar) á fimm ára tímabili, 2020-2024, sjást á **MYND 2-8**.

Alls urðu 93 umferðarslys í sveitarfélaginu á þeim tíma. Rúmlega tveir þriðju voru óhöpp án meiðsla (eignartjón) eða 65 talsins. Fjöldi slysa með meiðslum voru 28 þar af 7 alvarleg/banaslys. Ekkert banaslys varð á tímabilinu.

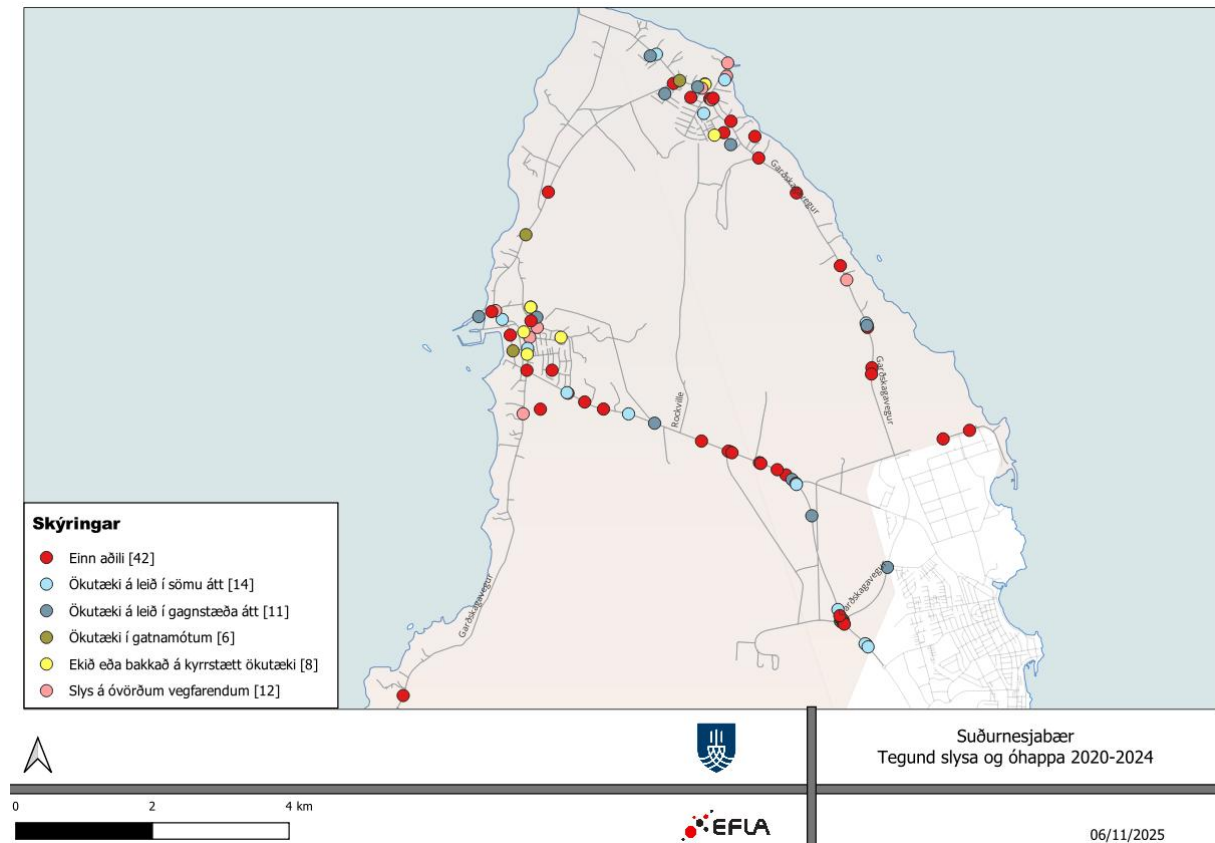


MYND 2-8 Staðsetning umferðarslysa eftir alvarleika innan Suðurnesjabæjar á árunum 2020-2024.

Flest umferðarslys, eða um 60% í sveitarfélaginu voru á vegum Vegagerðarinnar, þar af 11 innan þéttbýlis. Flest slysa voru þar sem einn aðili á hlut eða 45% slysa.

Á fimm ára tímabilinu sem er til skoðunar voru stór hluti slysa og óhappa einslys meðal akandi, eða 45% (t.d. útafakstur eða ekið á fastan hlut á eða við akbraut). Þar á eftir kemur árekstur ökutækja á leið í sömu átt (15%) og svo slys á meðal óvarinna vegfarenda, 13%.

Staðsetningu slysa eftir tegund þeirra má sjá á **MYND 2-9**.

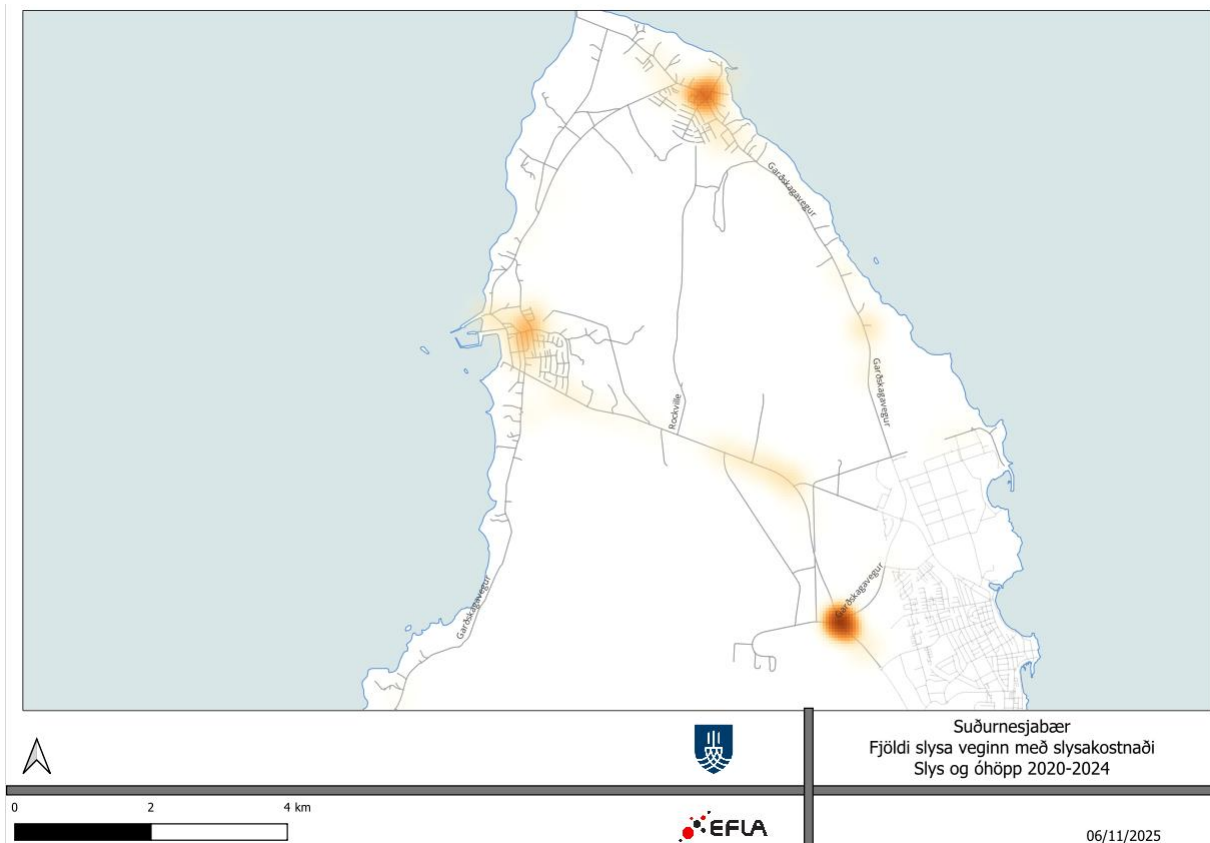


MYND 2-9 Tegund slysa og óhappa í Suðurnesjabæ frá 2020-2024.

2.5.1 Slysakostnaður

Útreikningar á samfélagslegum kostnaði vegna umferðarslysa byggja á meðalkostnaði á hvert slys samkvæmt Sigþórsson og Hilmarsson [4] en kostnaður hefur verið aðlagður að verðlagi í apríl árið 2025.

Áætlað er að samfélagslegur kostnaður vegna umferðarslysa í Suðurnesjabæ á fimm ára tímabili nemi um 4,5 milljörðum króna, eða tæplega 900 milljónum á ári, miðað við verðlag ársins 2025. Af þessari upphæð eru um 4 milljarða á vegum í umsjón Vegagerðarinnar, sem samsvarar tæplega 800 milljónum króna á ári. Kostnaður á götum Suðurnesjabæjar er um 500 milljónir á sama tímabili sem jafngildir 95 milljónum á ári.



MYND 2-10 Samfélagslegur slysakostnaður umferðarslysa, sýndur sem hitakort. Alvarleiki slysa er veginn með slysakostnaði fyrir slys og óhöpp sem gerðust á milli 2020-2024 í Sandgerðisbæ.

MYND 2-10 sýnir að það eru nokkur svæði sem vert er að horfa til. Þá ber að nefna kaflann á Sandgerðisvegi (vegnr. 429) vestan við gatnamót Miðnesheiðarvegar (vegnr. 423). Þar hafa orðið nokkur slys og þar á meðal tvö alvarleg á óvörðum vegfarendum. Bæði slysin voru fall af reiðhjóli og virðast bæði hafa gerst á sama degi. Þá eru nokkur einslys á þessum sama kafla þar sem ökumenn aka útaf vegi. Öll þau óhöpp áttu sér stað yfir vetrarmánuði en frekari greining á vegkaflanum má finna í kafla 3.3.1 *Slys eftir árstíma*.

Stærstu punktarnir eru þó við Rósaselstorg en einnig inni í bæði Sandgerði og Garði. Við miðsvæði Garðs (Garðbraut, við skólalóð og við miðbæjarkjarnann/ráðhúsið) hafa orðið 8 slys, þar af þrjú meðal óvarinna vegfarenda. Álíka svæði má sjá í Sandgerði en þó eru slysin þar dreifðari. Nánar er fjallað um þessi slys í næstu köflum.

3 AKANDI VEGFARENDUR

Af 93 slysum í Suðurnesjabæ á árunum 2020-2024 voru 81 þeirra slys meðal ökutækja. Flest slysanna voru slys þar sem einn aðili á í hlut, einslys, eða 42 af 81 (52%). Aftanákeyrslur voru svo næst algengasta tegund slysa meðal akandi, eða 14 af 81 slysi (17%). Tvö alvarleg slys urðu á greiningartímabilinu, fimmtán með litlum meiðslum og 64 án meiðsla (79%) (sjá töflu 3-1).

TAFLA 3-1 Tegund og alvarleiki slysa meðal akandi vegfarenda.

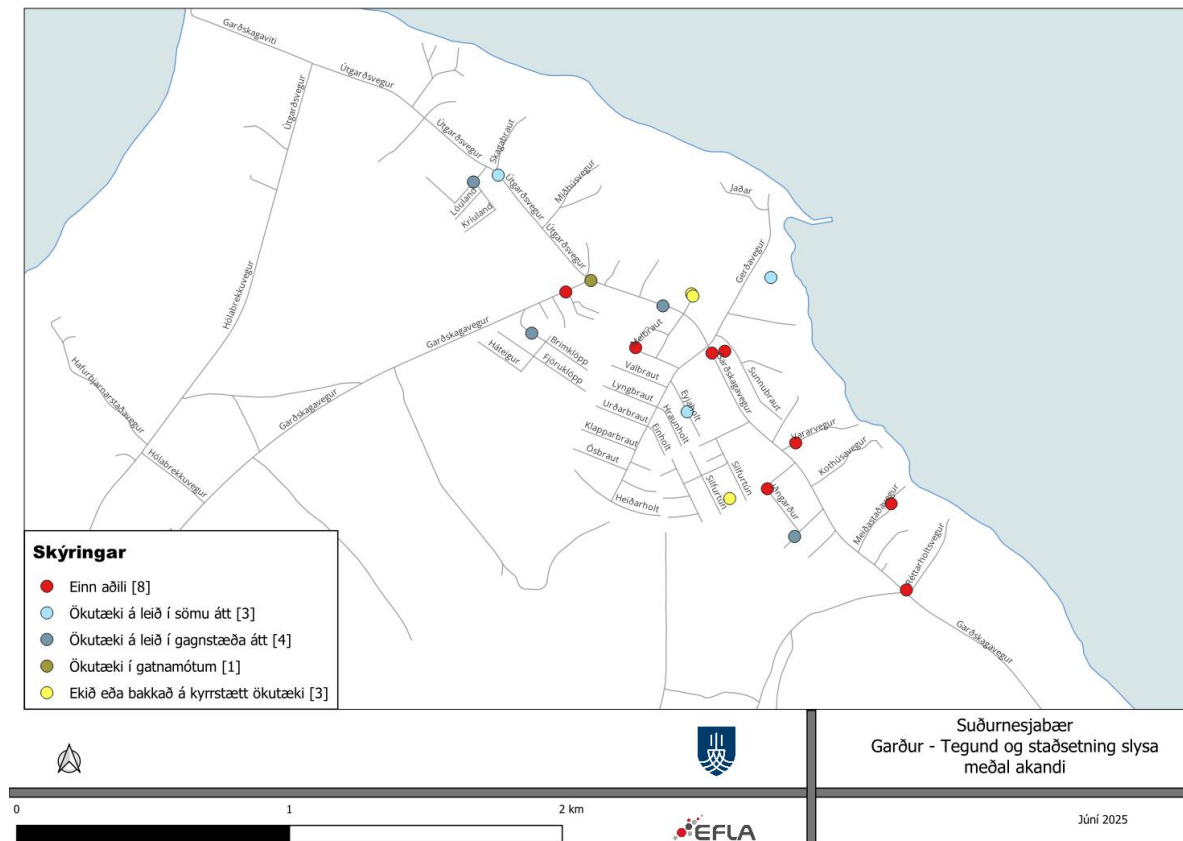
TEGUND	ALVARLEG	LÍTIL MEIÐSLI	ENGIN MEIÐSLI	SAMTALS
Einn aðili	-	11	31	52
Ökutæki á leið í sömu átt	-	1	13	14
Ökutæki á leið í gagnstæða átt	2	2	7	11
Ökutæki í gatnamótum	-	-	6	6
Ekið eða bakkað á kyrrstætt ökutæki	-	1	7	8
Samtals	2	15	64	81

Bæði alvarlegu slysin voru þar sem ökutæki voru á leið í gagnstæða átt en þau eru almennt talin alvarlegustu slysin meðal akandi. Þetta á þá sérstaklega við utan þéttbýlis því rannsóknir sýna að líkurnar á alvarlegum meiðslum við framanákeyrslur eykst með auknum hraða. Því er áhrifaríkasta leiðin til að draga úr þessari áhættu að aðskilja akstursstefnur – sérstaklega á vegum þar sem hámarkshraði er yfir 70 km/klst. [5] [6]. Hvort slíkar aðgerðir séu fýsilegar ræðst þó af umferðarmagni og mikilvægi vegarins í samgöngukerfinu.

3.1 Garður

Engin alvarleg slys urðu á akandi í Garði á greiningartímabilinu. Samtals urðu þar 19 slys og óhöpp en flest þeirra voru slys þar sem einn aðili á í hlut.

Hluti slysa meðal akandi í Garði eru slys sem gerast á Vegagerðarvegum en nánar er fjallað um þau í kafla 3.3.

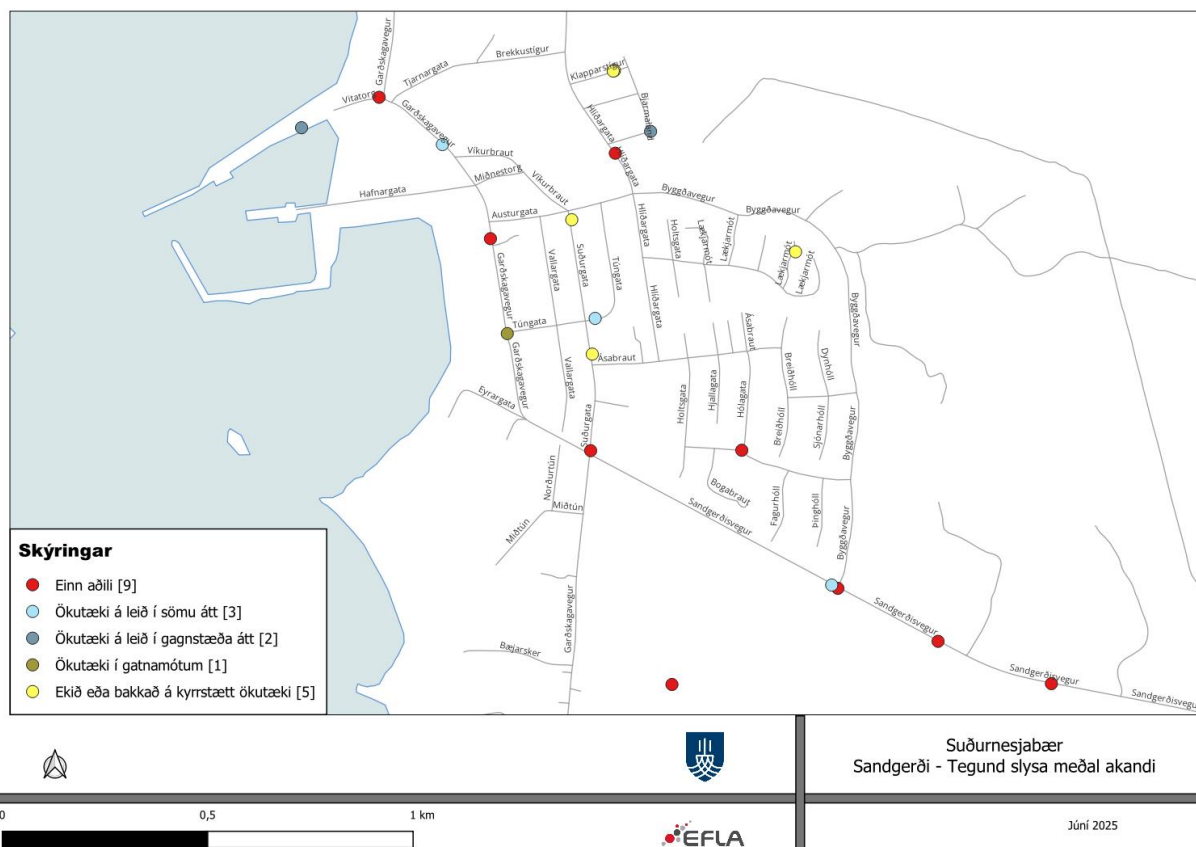


MYND 3-1 Staðsetning umferðarslysa meðal akandi í Garði, á árunum 2020-2024, eftir tegund.

3.2 Sandgerði

Engin alvarleg slys urðu á akandi í Sandgerði á árunum 2020-2024. Flest slyssanna voru, eins og í Garði, einslys ökutækja (9 af 20) og þar á eftir voru slys þar sem ekið eða bakkað er á kyrrstætt ökutæki (5 af 20).

Hluti slysa meðal akandi í Sandgerði eru slys sem gerast á Vegagerðarvegum en nánar er fjallað um þau í kafla 3.3.



MYND 3-2 Staðsetning umferðarslysa eftir tegund í Sandgerði á árunum 2020-2024.

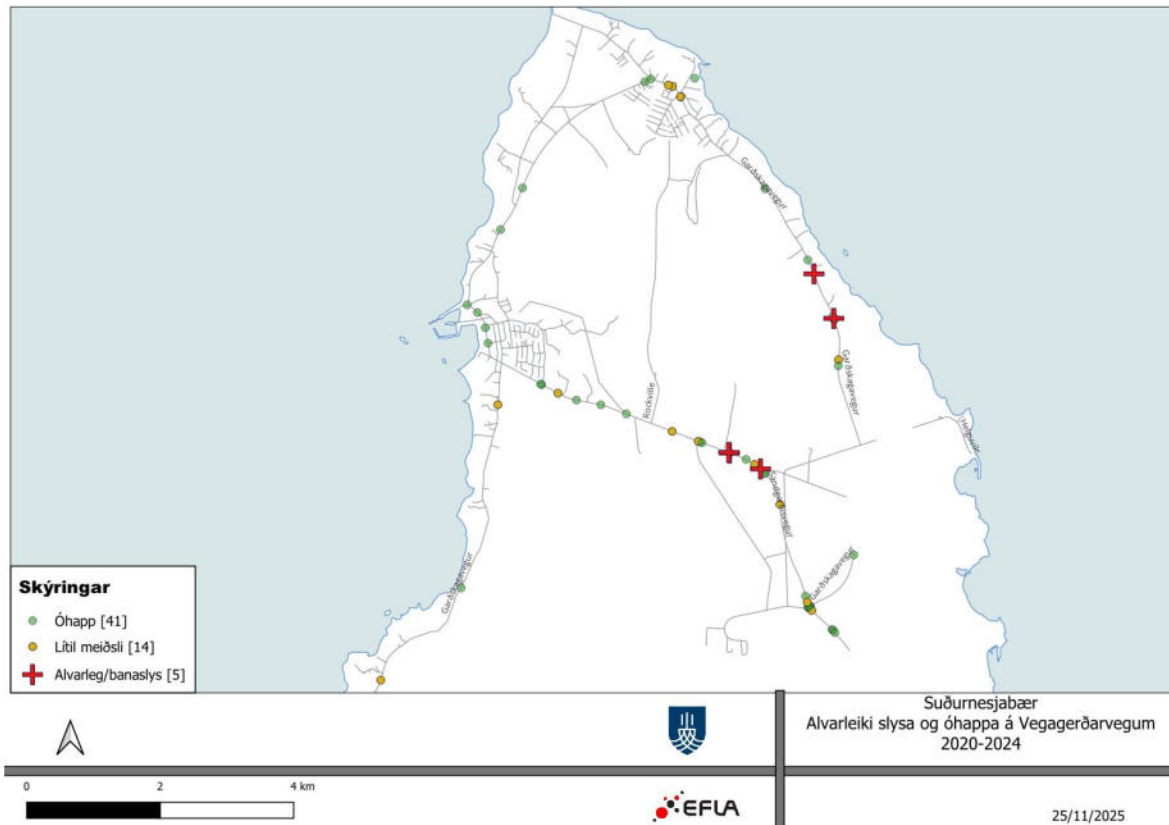
Nokkur slys eru á götum í Sandgerði þar sem bakkað er á ökutæki og þá er eitt slys á meðal ökutækja í gatnamótum, við Túngötu –Strandgötu.

3.3 Þjóðvegir - vegir Vegagerðarinnar

Vegir í umsjá og viðhaldi Vegagerðarinnar eru vegir utan þéttbýlis en einnig stofnvegir innan þéttbýlis. Í Sandgerði eru það helst Sandgerðisvegur (nr. 429) og Garðskagavegur (nr. 45) en Garðskagavegur er í gegnum bæði þéttbýli Garðs og Sandgerðis og heitir þar Strandgata og Garðbraut.

Á **MYND 3-3** má sjá alvarleika og staðsetningu allra umferðarslysa á Vegagerðarvegum innan sveitarfélagsins á árunum 2020-2024, en á tímabilinu voru alls 60 umferðarslys en sex þeirra voru á óvörðum vegfarendum (8%). Nánar er fjallað um óvarða vegfarendur í kafla 4.

Af þeim slysum og óhöppum sem urðu á akandi á Vegagerðarvegum urðu 41 óhöpp án meiðsla, 14 slys með litlum meiðslum og 5 slys með alvarlegum meiðslum. Umferðarslys á vegum Vegagerðarinnar er um 65% allra umferðarslysa í sveitarfélaginu yfir fimm ára tímabil.

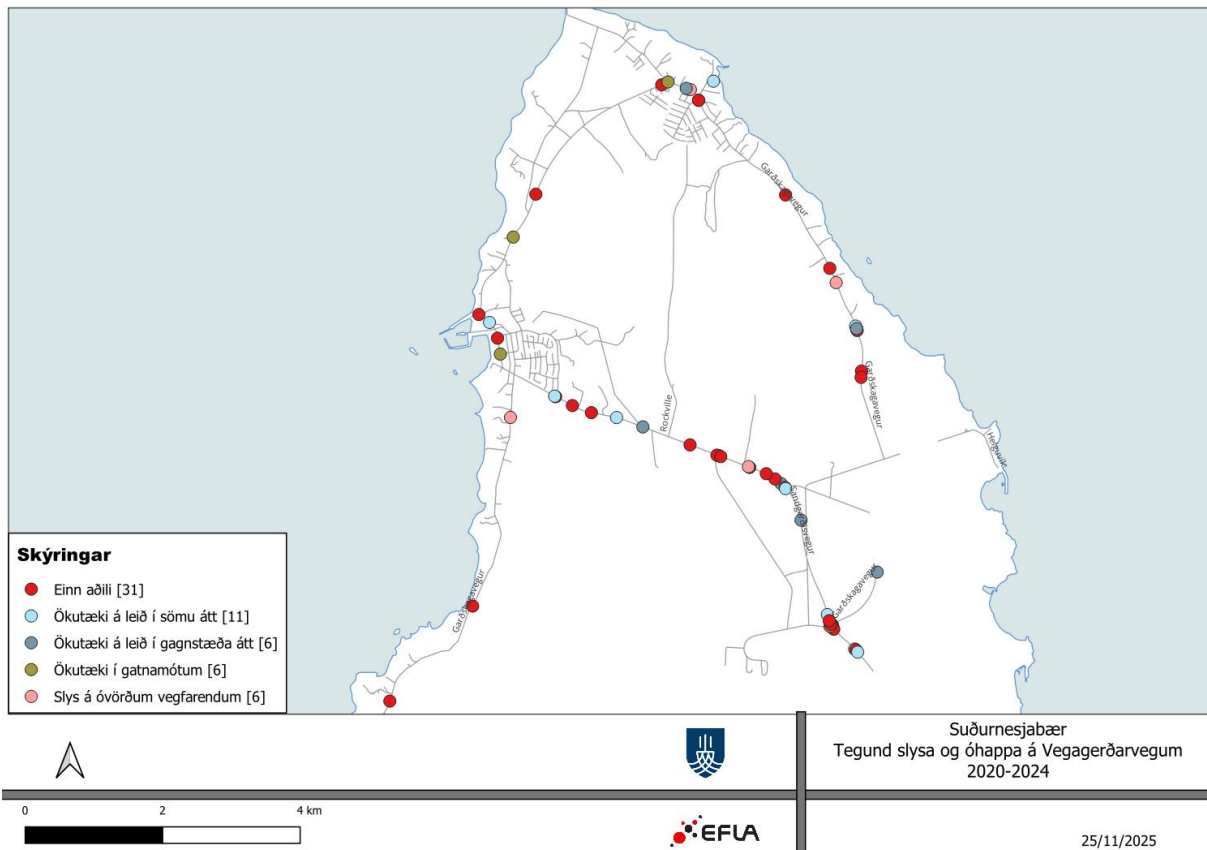


MYND 3-3 Alvarleiki og staðsetning umferðarslysa á Vegagerðarvegum innan sveitarfélagsins, á árunum 2020-2024.

Langflest slysanna á vegum í umsjón Vegagerðarinnar voru einslys meðal akandi (52%). Flest þeirra eru án meiðsla (22 af 31). Fimm alvarleg slys voru á tímabilinu og voru tvö þeirra meðal ökutækja á leið í gagnstæða átt og þrjú meðal óvarinna (sjá **TAFLA 3-2**). Nánar er fjallað um óvarða vegfarendur í kafla 4. Nokkur þyrping slysa eru við gatnamót Sandgerðisveggar-Miðnesheiðarveggar, þar á meðal eitt alvarlegt slys með framanákeyrsla rétt vestan gatnamótanna. Önnur alvarleg framanákeyrsla var við golfvöllinn (Leiru) en þar má einnig sjá nokkur óhöpp við gatnamótin. Skoða mætti út frá umferðartalningum og sjónlengdum hvort það sé þörf á stefnugreindum T-gatnamótum og/ eða bættri lýsingu við bæði gatnamótin.

TAFLA 3-2 Tegund og alvarleiki umferðarslysa á Vegagerðarvegum árin 2020-2024 í Suðurnesjabæ.

Tegund slysa	Alvarleg slys / Banaslys	Slys með litlum meiðslum	Án meiðsla	Samtals	Hlutfall
Einn aðili	0	9	22	31	52%
Ökutæki á leið í sömu átt	0	0	11	11	18%
Ökutæki á leið í gagnstæða átt	2	2	2	6	10%
Ökutæki í gatnamótum	0	0	6	6	10%
Ekið á kyrrstætt ökutæki	0	0	0	0	0%
Slys á gangandi eða hjólandi vegfaranda	3	3	0	6	10%
Samtals	5	14	41	60	



MYND 3-4 Tegund umferðarslysa á Vegagerðarvegum innan Suðurnesjabæjar á árunum 2020-2024.

Sjá má ákveðna samþjöppun slysa við Rósaselstorg en þar er einnig töluverð umferð, enda tenging við Keflavíkurflugvöll. Þá er nokkuð um slys á Sandgerðisvegi, á milli Sandgerðis og Rósaselstorgs.

3.3.1 Slys eftir árstíma

Athygli vekur þegar horft er til slysa á þjóðvegum hversu stórt hlutfall þeirra eru einslys. Á samráðsfundi var bent á að athyglisvert væri að skoða hvaða tíma árs slys á Sandgerðisvegi og Garðaskavegi verða.

Á fimm ára tímabili á Sandgerðisvegi urðu alls 16 umferðarslys. Af þessum 16 slysum áttu 11 þeirra sér stað að vetrarlagi (október-mars), sem samsvarar um 69% af heildarfjölda slysa á vegkaflanum. Eitt þessara slysa var með alvarlegum meiðslum og tvö með litlum meiðslum, hin án meiðsla. Í slysaáætlun Samgöngustofu kemur fram að í tæplega helming þessara vetrarslysa (5 af 11) hafi orsök verið skráð sem slæm færð/skyggni. Hins vegar vekur athygli hversu mörg einslys eru á þessum kafla. Eins og nefnt var í fyrri kafla þá er stór hluti þessara slysa á um 700 m kafla Sandgerðisvegar frá Miðnesheiðarvegi (veg nr. 423) og til vesturs í átt að Sandgerði. Erfitt að draga ályktun um að slæm færð sé orsök þessara slysa en í ljósi fjölda einsslysa yfir vetrarmánuði eru vísbendingar um að aðstæður geta verið varasamar og þörf á að bæta akstursskilyrði með bætti vetrarþjónustu. Svo virðist

sem að vegferlar séu uppfylltir á þessum kafla en þarna ætti að skoða frekar í samráði við Vegagerðina hliðarsvæðin (að öryggissvæði sé uppfyllt), fláa og afvötnun. Eins mætti skoða aðstæður við gatnamót Sandgerðisveggar og Miðnesheiðarveggar, m.a. lýsing og aðskilnaður akstursstefna með miðeyju á Miðnesheiðarvegi.

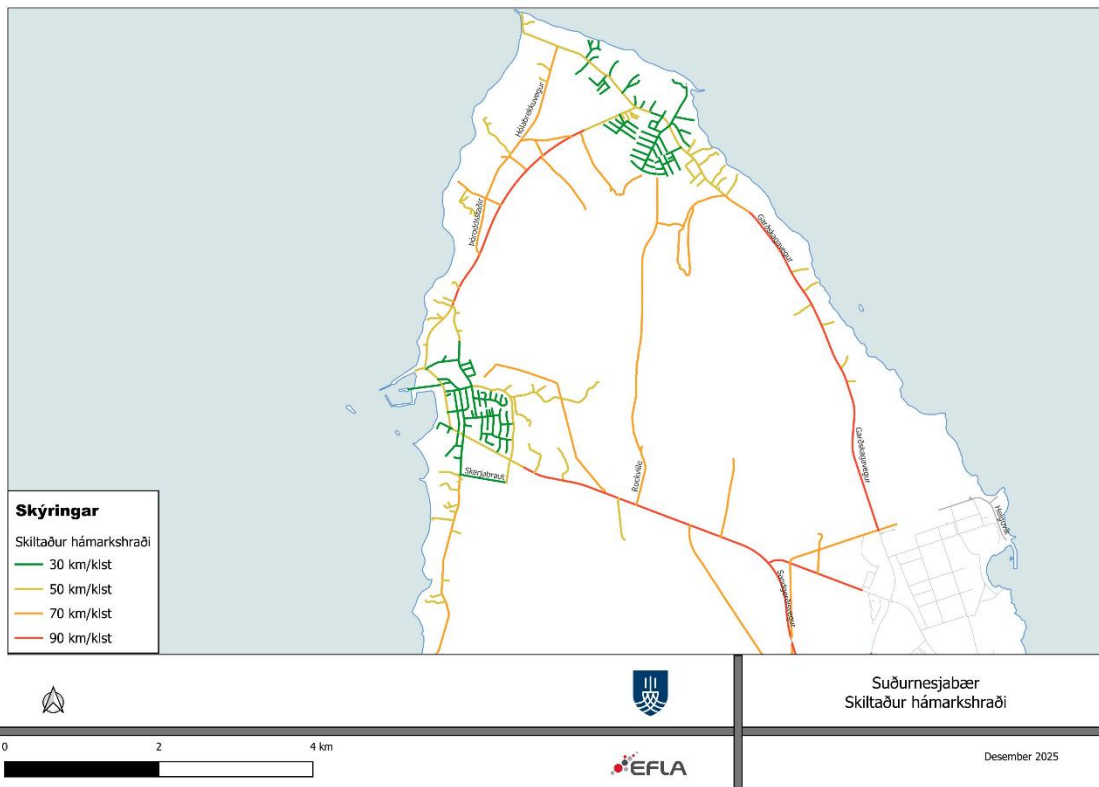
Svipaða sögu má segja á Garðskagavegi sunnan Garðs (45-01), á milli Réttarholtsveggar og sveitarfélagsmarka Reykjanesbæjar, en þar urðu samtals 8 slys á fimm ára tímabili og af þeim voru fimm að vetrarlagi. Eitt slysanna var alvarlegt og tvö með litlum meiðslum og var meirihluti þeirra einslys. Í slysgagnagrunni Samgöngustofu kemur fram að í öllum fimm slysunum voru orsökkin slæm færð/skyggni. Með tilliti til þess mætti skoða í samráði við Vegagerðina á Garðskagavegi vetrarþjónustu, vegferla, tryggja að hliðarsvæðin séu örugg og eins afvötnun.

3.4 Leyfilegur hámarkshraði og hraðakstur

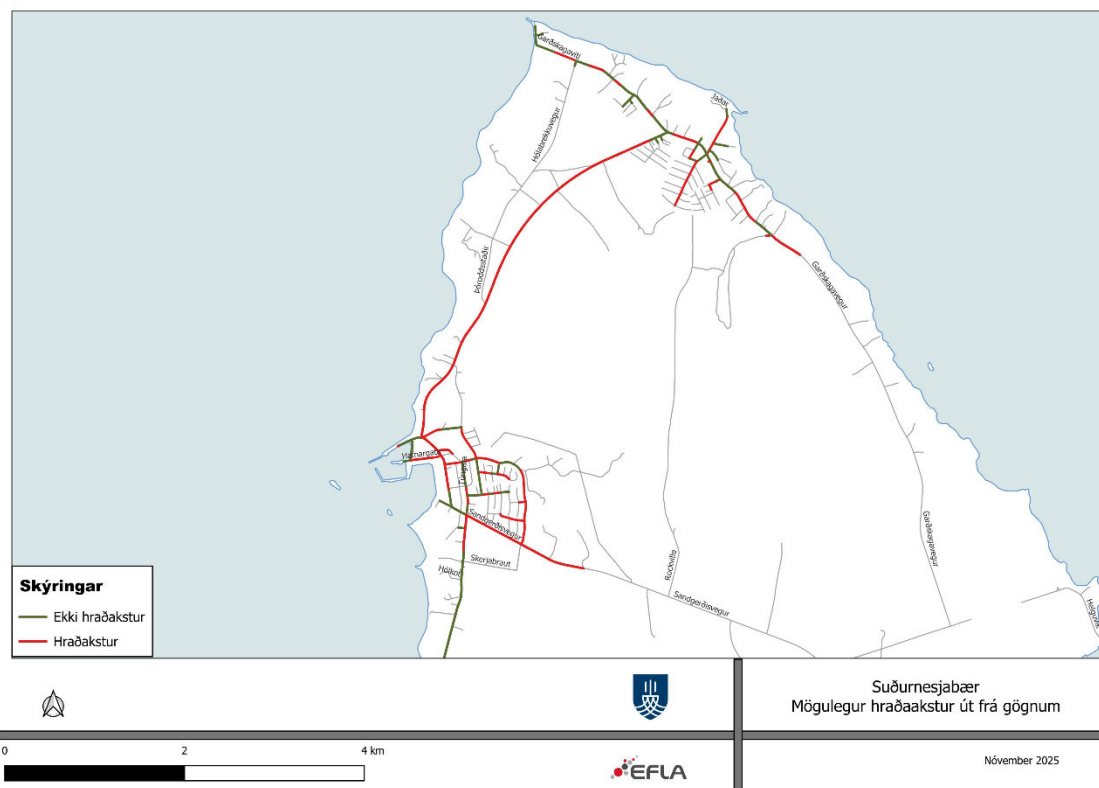
Samhliða vinnu við umferðaröryggisáætlunina var greindur raunhraði ökumanna til að kortleggja svæði þar sem farið er umfram leyfilegan hámarkshraða og þar með möguleg þörf fyrir hraðatakmarkandi aðgerðir. Notast var við gögn frá TomTom, sem byggja á svokölluðum fljóttandi ökutækjagögnum úr m.a. snjalltækjum og leiðsögubúnaði. Samkvæmt greiningum sem EFLA hefur unnið ná slík gögn til um 20–30% ökutækja, en fer eftir umfangi umferðar hverju sinni.

Til að greina hraðakstur var 85% hraði ökutækja skoðaður yfir alla daga ársins 2024. Þumalputtareglan er sú að þar sem 85% hraðinn fer 5 km/klst. eða meira yfir leyfilegan hámarkshraða er þörf á hraðatakmarkandi aðgerðum [7].

Myndirnar hér að neðan (**MYND 3-5** og **MYND 3-6**) sýna leyfilegan hámarkshraða á helstu vegum sveitarfélagsins og staðsetningar þar sem mögulegur hraðakstur mældist. Grænar línur tákna kafla þar sem 85% hraði var innan leyfilegs hámarkshraða + 5 km/klst., en rauðar línur sýna kafla þar sem þessi mörk voru umfram. Túlka ber niðurstöður í minni götum með fyrirvara, þar sem gögn þaðan eru takmörkuð.



MYND 3-5 Leyfilegur hámarkshraði í Suðurnesjabæ.



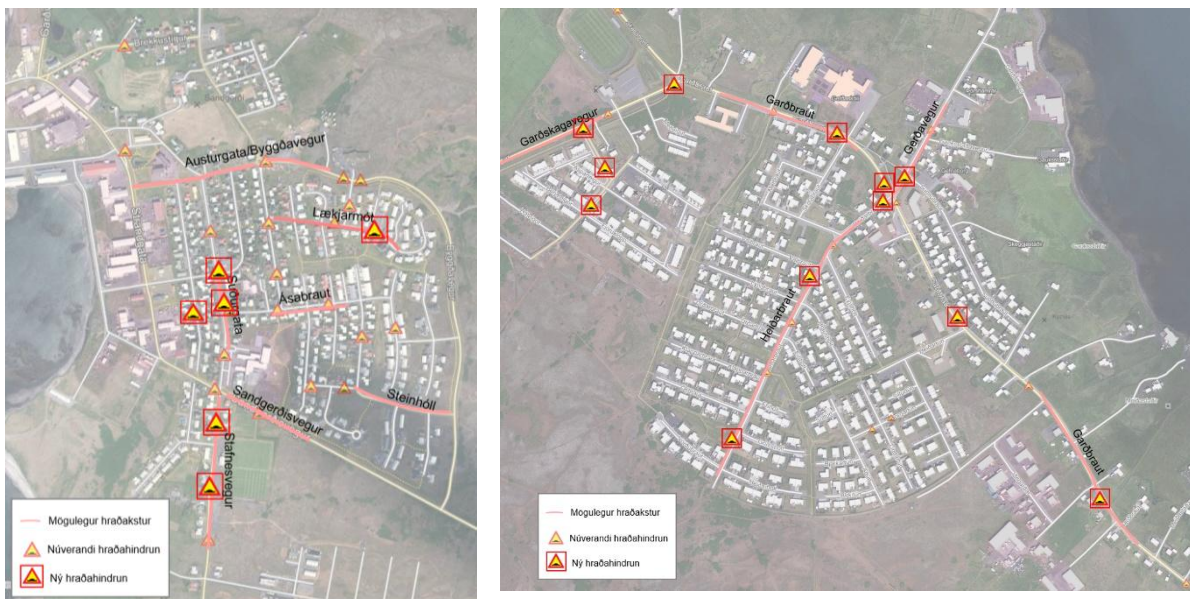
MYND 3-6 Mögulegur hraðakstur á helstu vegum og götum í Suðurnesjabæ, metið út frá fljótandi ökutækjagögnum (TomTom).

Niðurstöður úr hraðagögnum sýna að hraðakstur er á nokkrum helstu vegum innan sveitarfélagsins. Þá ber helst að nefna, Sandgerðisveg, Garðskagaveg milli Sandgerði og Garðs en einnig milli Garðs og Reykjanesbæjar. Þá er, samkvæmt gögnunum, eitthvað um hraðakstur á Suðurgötu í Sandgerði en þar er skólinn til húsa. Þá gefa gögnin einnig til kynna að hraðakstur sé á Byggðavegi, Austurgötu, Lækjarmótum, Stafnesvegi, Steinhóli og Ásabraut í Sandgerði. Í Garði mældist mögulegur hraðakstur m.a. á Heiðarbraut, Gerðavegi, Garðbraut, bæði meðfram skólanum og austast í þéttbýlinu.

Horfa þarf á með Vegagerðinni hvort eitthvað sé hægt að eiga við hraðakstur á Garðskagavegi (nr. 45-03) á milli þéttbýliskjarnanna en vegurinn er á köflum ekki til þess fallinn að þar sé hægt að aka yfir leyfilegum hámarkshraða.

3.4.1 Hraðatakmarkandi aðgerðir

Suðunesjabær ætti að leggja sérstaka áherslu á hraðatakmarkandi aðgerðir á götum innan þéttbýllanna þar sem mögulegur hraðakstur á sér stað og þar sem búast megi við óvörðum vegfarendum að þvera götur. Þeir götukaflar sem sveitarfélagið ætti að leggja áherslu á má sjá á **MYND 3-7**. Á myndunum eru einnig sýndar þær hraðahindranir sem eru til staðar í dag og jafnframt eru settar fram tillögur að staðsetningu nýrra hraðahindrana. Uppbyggingarhverfi Teiga- og Klappahverfis í Garði og Skerjahverfi í Sandgerði eru enn í uppbyggingu en mikilvægt er að tryggja að ekki sé ekið yfir leyfilegan hámarkshraða (30 km/klst) og koma því fyrir viðeigandi hraðatakmarkandi aðgerðum samhliða uppbyggingunni. Staðsetning aðgerða ætti að taka miða af gönguleiðum skólabarna í huga og viðmið um fjarlægð milli aðgerða.



MYND 3-7 Þeir götukaflar innan Sandgerðis og Garðs þar sem áhersla ætti að vera lögð á hraðalækkun, ásamt núverandi hraðahindrunum og tillögur að staðsetningu nýrra hraðahindrana.

Markmið hraðatakmarkandi aðgerða er að lágmarka árekstrarhraða, sérstaklega við þveranir, og þannig draga úr alvarleika árekstra. Æskilegt er að nota hraðatakmarkandi aðgerðir á vegum með 50 km/klst. eða lægri hámarkshraða og hafa mest áhrif á þá sem aka hraðast [8].

Hraðahindranir eru taldar bæði hagkvæmastar og skilvirkastar hraðatakmarkandi aðgerðin en aðrar aðgerðir eins og þrengingar götu, hlykkir á veg og miðeyjur milli akstursstefna geta einnig haft áhrif á hraðalækkun [9]. Til að áhrif af hraðatakmarkandi aðgerð haldist þurfa þær að vera settar með reglulegu millibili. Æskilegt er að bil milli aðgerða sé í samræmi við viðmiðin í töflu 3-3.

TAFLA 3-3 Æskileg fjarlægð milli hraðatakmarkandi aðgerða með tilliti til leyfilegs hámarkshraða

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

3.5 Samræming umferðarmerkja

Samræmi í umferðarmerkingum og staðsetningu þeirra er grundvallaratriði fyrir örugga og skilvirka umferð. Þegar merkingar og umferðarskilti eru skýr, samræmd og í samræmi við væntingar vegfarenda eykst fyrirsjáanleiki í umferðinni, sem dregur úr líkum á misskilningi. Innan þéttbýliskjarna Suðurnesjabæjar er nokkuð um ósamræmi milli umferðarmerkinga og staðsetningar umferðarskilta. Hluti af vinnu við gerð umferðaröryggisáætlunarinnar fólst í að kortleggja umferðarskilti, leggja mat á ástand þeirra og gera tillögur að aðgerðum sem stuðla að betri samræmingu. Úttekt náði til eftirfarandi umferðarmerkinga:

- Biðskyldu
- Stöðvunarskyldu
- Botngötu
- Hraðamörk

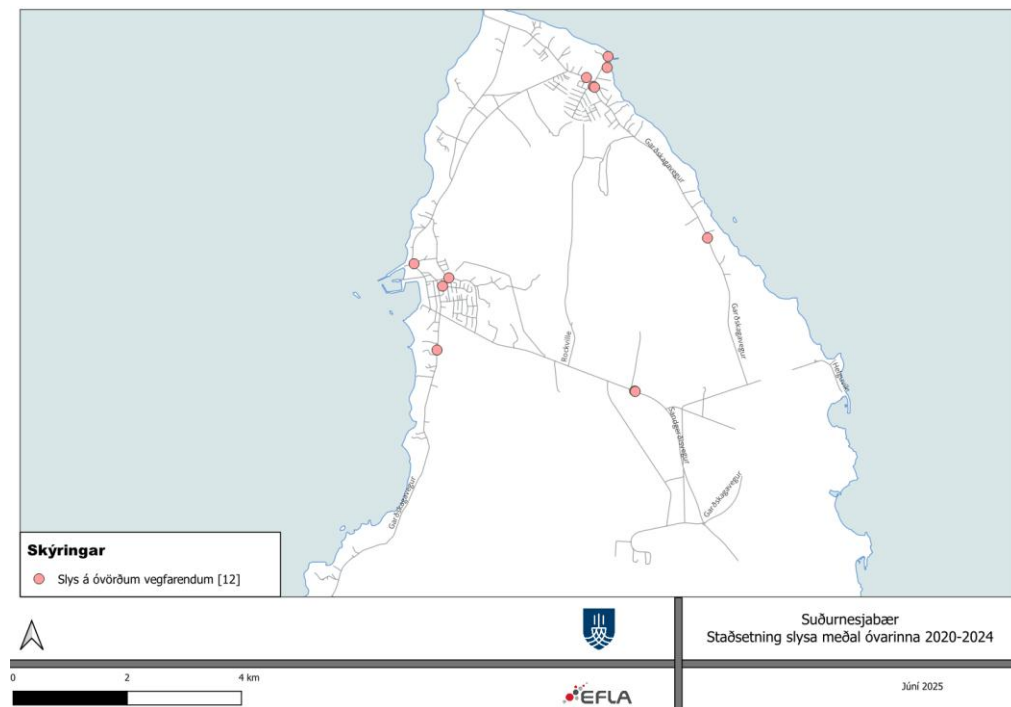
Niðurstöður þessarar vinnu eru settar fram í sérstöku minnisblaði sem sveitarfélagið getur nýtt sem vinnutól, með leiðbeiningum um rétta staðsetningu og notkun umferðarskilta.

4 ÓVARÐIR VEGFARENDUR

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. Rannsóknir sýna að algengustu slysin meðal gangandi og hjólandi séu fallslys. Þau teljast þó ekki umferðarslys fyrir gangandi, en gera það fyrir hjólandi. Þrátt fyrir það skráist einungis lítill hluti einslysa hjólandi í slysatölfræði (0,4% með minniháttar og 2,3% með alvarleg meiðsli) [10, 11, 12].

4.1 Staðsetning slysa 2020 – 2024

Á árunum 2020-2024 urðu 12 umferðarslys meðal óvarinna vegfarenda¹ í Suðurnesjabæ sem er um 13% allra slysa í sveitarfélaginu. Staðsetningu slysa meðal óvarinna vegfarenda má sjá á **MYND 4-1**.



MYND 4-1 Slys á óvörðum vegfarendum (gangandi og hjólandi) í sveitarfélaginu á árunum 2020-2024.

Sjá má að tvö slys á óvörðum hafa átt sér stað á Garðbraut við skólann og ráðhúsið síðastliðin 5 ár og voru þau bæði meðal barna, 8 og 10 ára. Þá er einnig þyrping slysa meðal óvarinna vegfarenda á Sandgerðisvegi (nr. 429), rétt vestan við Miðnesheiðarveg (nr. 423). Þar virðast hafa orðið tvö slys með

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

nokkurra mínútna millibili þar sem hjólreiðarmaður féll af hjóli. Þarna getur verið um skráningarvillu að ræða (tvískráningu slyss) eða einhvers konar hóp á ferð.

Í ljósi þess að um er að ræða tiltölulega fá og dreifð slys á meðal óvarinna vegfarenda í sveitarfélaginu er erfitt að leggja til sérstakra aðgerða út frá slysum óvarinna. Að undanskildri Garðbraut, meðfram skólanum og bæjarkjarna/ráðhúsinu, en þar er brýnt að ráðast í frekari aðgerðir til að tryggja öruggar þveranir. Garðbraut er aðal gatan í gegnum Garð með tilheyrandi umferð og þar á meðal þungaumferð.

4.2 Umferðaröryggi barna og gönguleiðir þeirra

Sérstaklega er mikilvægt að taka tillit til skólabarna þegar kemur að umferðaröryggismálum. Þá er mikilvægt að aksturshraði sé lágur við þveranir þeirra og að lýsing sé til staðar við þveranir².

Í Suðurnesjabæ eru tveir grunnskólar, einn í Garði og annar í Sandgerði. Í september 2025 stóð Efla fyrir könnun meðal nemenda í þessum tveimur skólum, þar sem spurt var um ferðavenjum þeirra ásamt gönguleiðum í skólann. Rafræn könnunin var send á nemendur í 3., 6. og 9. bekk og þau beðin um að svara hvernig þau komu til skóla þann daginn sem könnunin fór fram og hvernig þau koma yfirleitt í skólann. Nemendur voru svo beðnir um að teikna leiðina sína í skólann og voru beðin um að gefa upp ef það er einhver staður á leiðinni sem þau upplifa erfiðar aðstæður. Þátttakan í könnuninni var mjög góð og reyndist hún mikilvægt framlag við mótun umferðaröryggisáætlunarinnar..

Alls svöruðu 106 nemendur könnuninni, 43 í Sandgerðisskóla og 63 í Gerðaskóla. Ferðavenjur skólabarna má sjá á **MYND 4-2**. Stór hluti nemenda í báðum byggðakjörnum (52%) sögðust hafa komið með virkum ferðamáta í skólann (gangandi eða hjólandi) þann daginn sem könnunin var framkvæmd. Hins vegar sögðust um 14% hafa komið með vélknúnum örferðamáta í skólann (vespa, rafmagnshlaupahjól og rafmagnshjól).

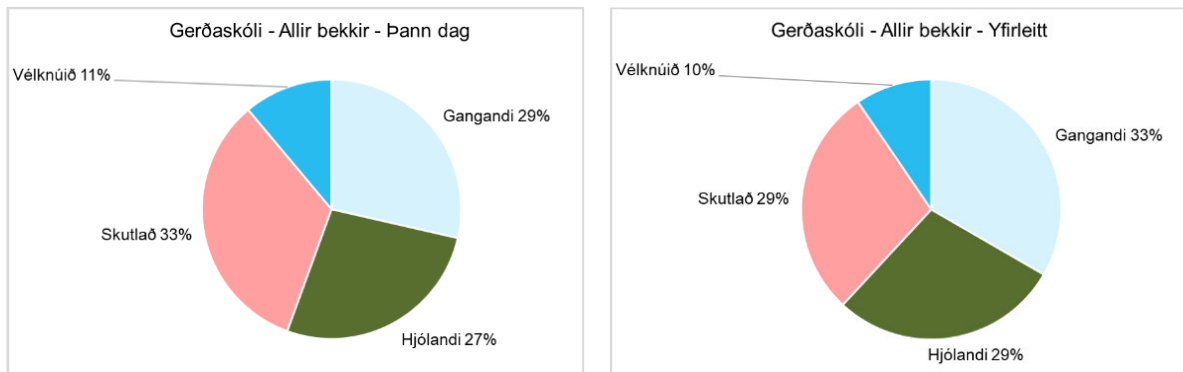


MYND 4-2 Ferðavenjur nemenda í Suðurnesjabæ þann daginn sem könnunin fór fram (til vinstri) og yfirleitt (til hægri).

² Vegagerðin. 2024. Lýsing samgöngumannvirkja. <https://www.vegagerdin.is/vegagerdin/gagnasafn/leidbeiningar-og-reglur/honnun-og-undirbuningur/lysing-samgongumannvirkja>

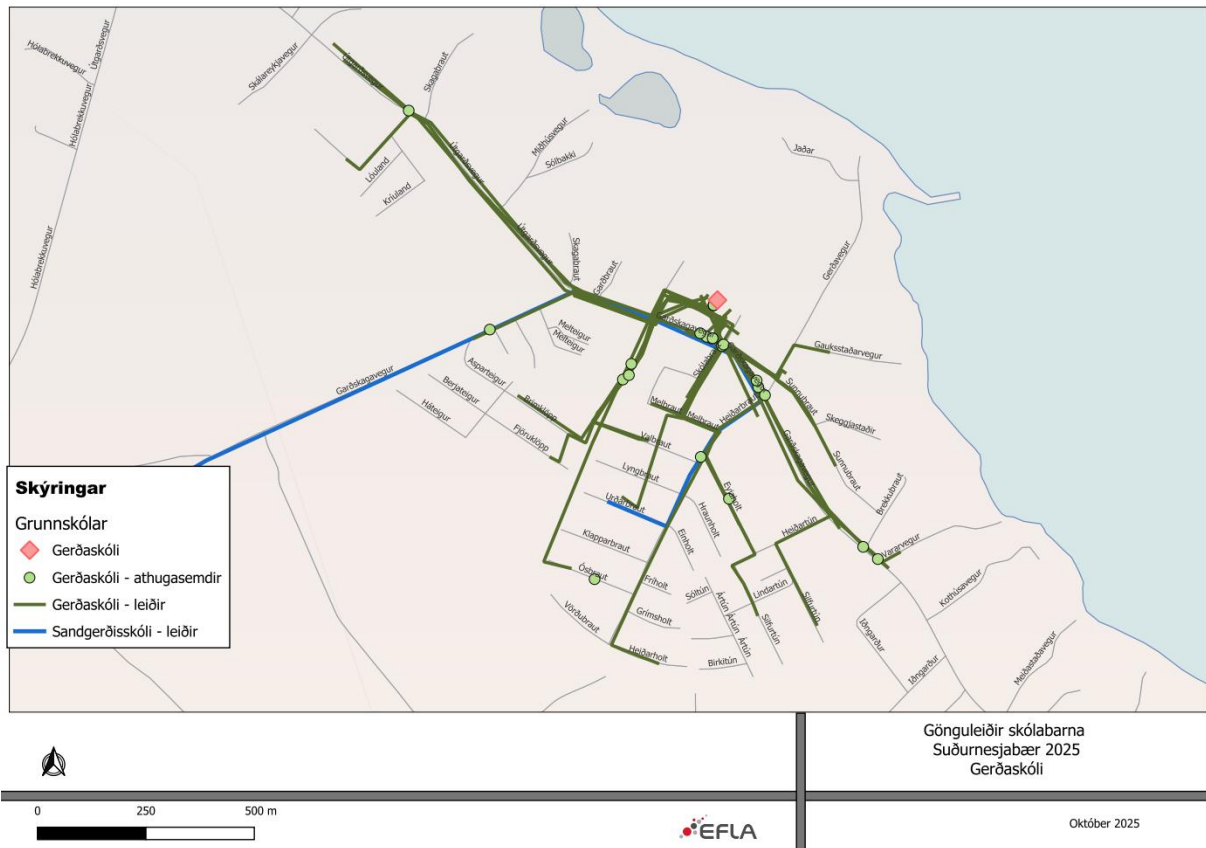
4.2.1 Gerðaskóli

Í Gerðaskóla svöruðu samtals 63 nemendur, 23 í 3. bekk, 18 í 6. bekk og 22 í 9. bekk. Flestir nemendanna koma með virkum ferðamáta í skólann, eða 56% (gangandi eða hjólandi) þann daginn sem könnunin fór fram. Um 33% nemenda er skutlað yfir heildina, en í 3. bekk er hlutfallið hærra, eða 39%.



MYND 4-3 Ferðavenjur nemenda í Gerðaskóla í Suðurnesjabæ þann daginn sem könnunin fór fram (til vinstri) og yfirleitt (til hægri).

Gönguleiðir nemenda í Gerðaskóla má sjá á **MYND 4-4** en þær geta nýst til að ákvarða hvar þörf er á hraðatakmarkandi aðgerðum (sjá nánar um hraðatakmarkandi aðgerðir í Garði í kafla 3.4.1). Helstu gönguleiðir til og frá skóla eru eftir Gerðavegi til austurs og vestur en einnig á göngustíg á milli Klappar- og Teigahverfis og Melbrautar/Heiðarbrautar. Þá eru þrjár þveranir Garðbrautar áberandi, við Heiðarbraut, við Skólabraut og við áðurnefndan stíg (vestan við aðkomu að sundlauginni). Gönguþverunin við stigin er með þrengingu á götusniði og hraðahindrun. Hins vegar mætti bæta lýsingu við þverunina og gangbrautarkerkingum. Gangbraut við Skólabraut er ljósastýrð, vel merkt og með sér gangbrautarlýsingu. Hins vegar til þess að draga úr hraða akandi mætti skoða að setja hraðahindrun. Gönguleiðirnar sýna einnig töluverðan fjölda sem þverar Garðbraut við Heiðarbraut. Þar er þörf á að bæta aðstæður og gera þverun öruggari, sér í lagi þar sem leyfilegaur hámarkshraði er 50 km/klst. á þessum kafla, borið saman við 30 km/klst. við hinar þveranirnar, og að stór ökutæki keyra um gatnamótin á Heiðarbraut til norðurs. Þörf er á upphækkaðri gönguþverun, niðurtektir kanta beggja vegna Garðbrautar, betri lýsingu og gangbrautarkerkingar. Sýna gönguleiðir einnig að Gerðavegur er þveraður við Garðbraut en það er ekki skilgreind gönguþverun þar heldur er þverunin staðsett norðar á Gerðarvegi. Á samráðsfundi með skipulagsnefnd komu upp umræður um gatnamót Heiðarbrautar-Garðbrautar-Gerðarvegs og þá þörf á að tryggja betra öryggi um gatnamótin. Skoða mætti hringtorga lausn fyrir gatnamótin með öruggt aðgengi fyrir gangandi og hjólandi.

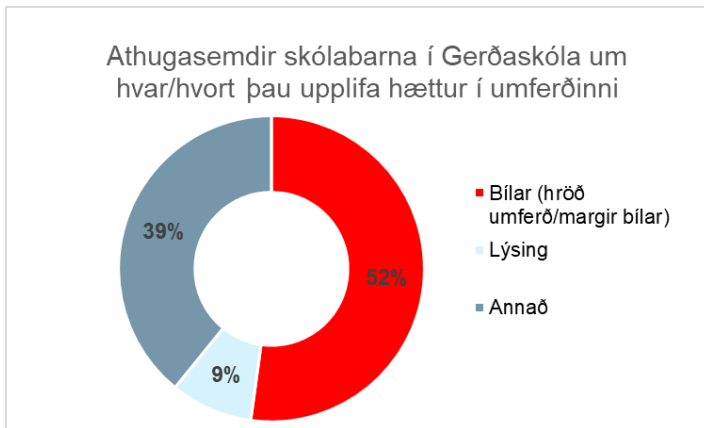


MYND 4-4 Gönguleiðir nemenda í Gerðaskóla, einhverjir nemendur Sandgerðisskóla virðast þó einnig fara frá Garði. Einnig má þar sjá punkta þar sem nemendur telja vera hættustaði á leið sinni.

Tuttugu og fjórir nemendur bentu á staði sem þeir telja hættustaði, sjá staðsetningu athugasemda með grænum punkt á **MYND 4-4** og skiptingu athugasemda á **MYND 4-5**). Flestar athugasemdanna sneru að því að umferðarhraði væri of mikill (12/24) en flestar þeirra sneru að svæðinu næst skólanum (á Garðbraut við Skólabraut).

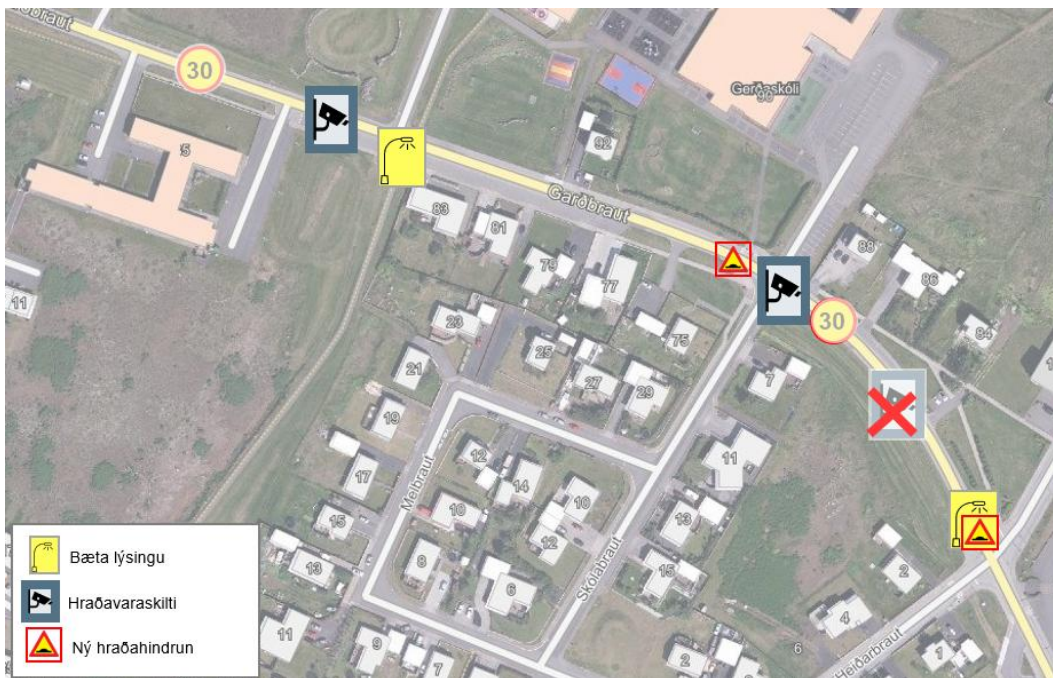
Eins voru nokkrar athugasemdir um mikla og hraða umferð við gatnamót Gerðavegar og Heiðarbrautar. Athygli vekur að þessar athugasemdir rýma nokkuð vel við það sem sjá má í slysgreiningunni og því ljóst að á kaflanum á Garðbraut fyrir framan skólann og við Gerðaveg.

Nokkrar athugasemdir voru um lýsingu og sérstaklega á stígnum milli Melbrautar og Teiga- og Klappahverfis – sunnan við Garðbraut. Þar liggur stígur milli hverfa og samkvæmt gönguleiðum skólabarna er þetta fjölfarin gönguleið sem liggur svo yfir gangbraut á Garðbraut. Lýsing er til staðar á göngustígnum og ætti að vera nægileg á stígnum sjálfum. Hins vegar er þörf á að bæta lýsingu við gangbrautina yfir Garðbraut, milli stígarins og skólalóðar/sundlaugar. Lýsing er einungis öðru megin, skólalóðar megin, en bæta ætti lýsingu sunnan megin við gangbraut og strætósýli. Þá er ekki sérstök lýsing á stígnum meðfram götu að sundlauginni sem mætti bæta úr þar sem óvíst er að gatnalýsing nái á stígin.



MYND 4-5 Athugasemdir skólabarna í Gerðaskóla sneru flestar að því að umferð er hröð og of mikil umferð.

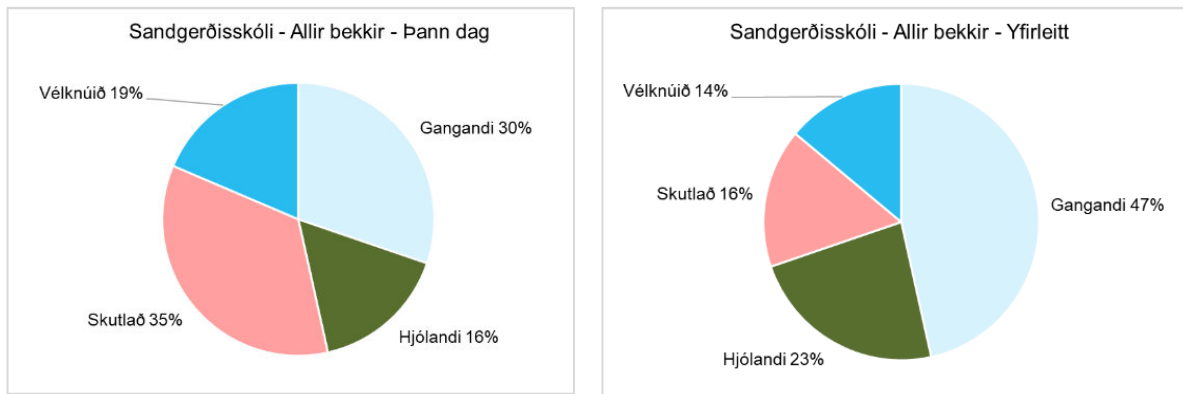
Mælt er með að gripið verði til nokkurra öryggisaðgerða á Garðbraut við helstu þveranir gönguleiða skólabarna, sbr. **MYND 4-6**. Til viðbótar við það sem áður hefur verið nefnt er lagt til að núverandi hraðavarskilti á austanverðri Garðbraut verði fært vestar, nær Skólbraut, og staðsett innan 30 km/klst. svæðisins. Jafnframt er mælt með að nýtt hraðavarskilti verði sett upp vestar á Garðbraut, við innkeyrslu að sundlauginni.



MYND 4-6 Aðgerðir á Garðbraut við helstu þveranir skólabarna.

4.2.2 Sandgerðisskóli

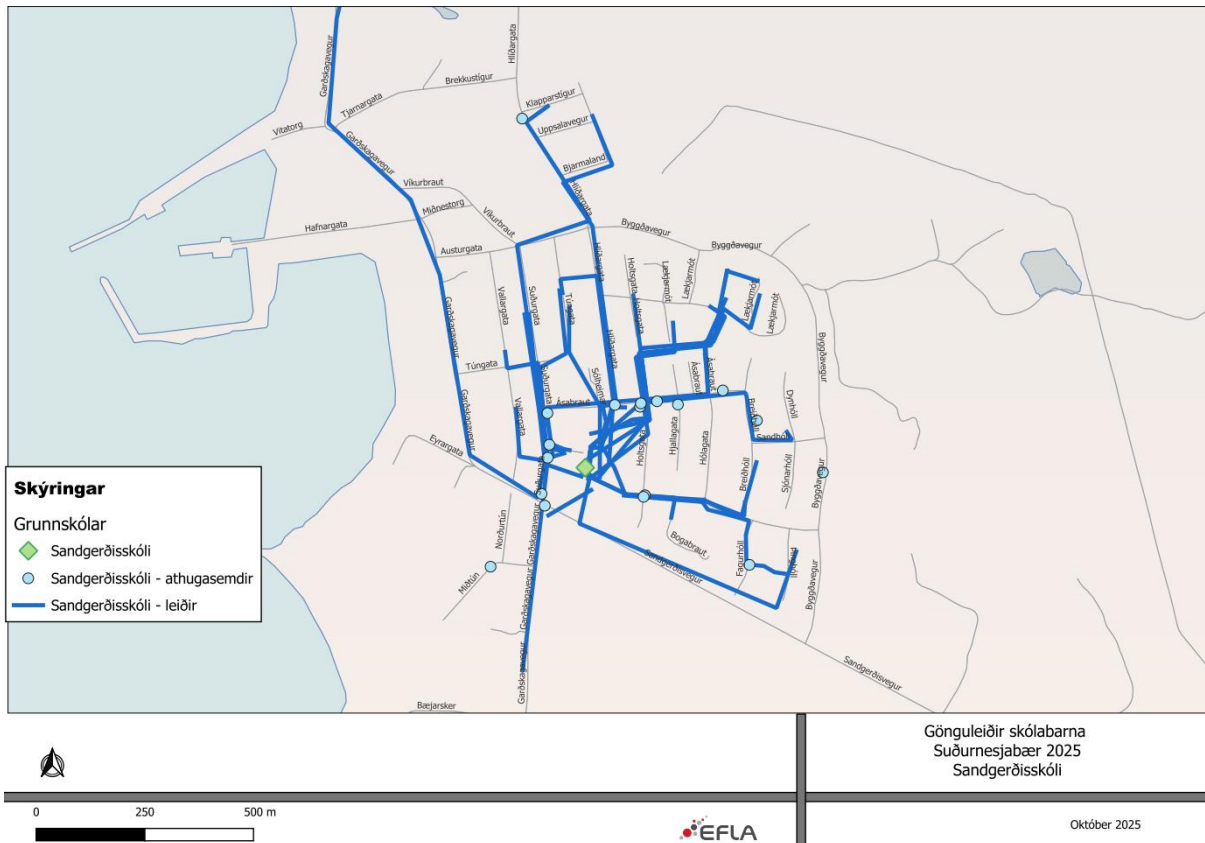
Í Sandgerðisskóla svöruðu samtals 43 nemendur, 12 í 3. bekk, 11 í 6. bekk og 20 í 9. bekk. Tæplega helmingur nemendanna koma með virkum ferðamáta í skólann þann daginn sem könnunin var framkvæmd, eða 47% (gangandi eða hjólandi) en hins vegar komu 19% á vélknúnu smáfarartæki. Um 35% nemenda var skutlað yfir heildina, en í 3. bekk er hlutfallið hærra eða 42%.



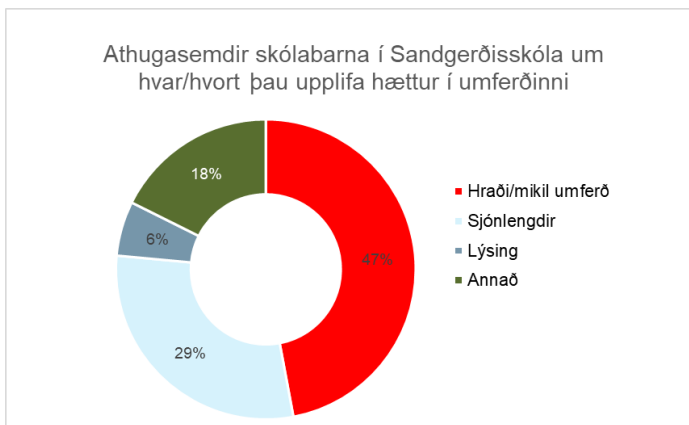
MYND 4-7 Ferðavenjur nemenda í Sandgerðisskóla í Suðurnesjabæ þann daginn sem könnunin fór fram (til vinstri) og yfirleitt (til hægri).

Gönguleiðir nemendanna má sjá á **MYND 4-8** en þær geta nýst til að ákvarða hvar þörf er á hraðatakmarkandi aðgerðum (sjá nánar um hraðatakmarkandi aðgerðir í Sandgerði í kafla 3.4.1). Helstu gönguleiðir til og frá skóla eru eftir göngustíg á milli Ásabraut og Lækjarmóta, um og yfir Ásabraut og meðfram Suðurgötu. Á samráðsfundi komu ábendingar um skort á lýsingu á umræddum göngustíg og óöryggi sem börn upplifðu. Þá var einnig rætt um Ásabraut og Suðurgötu og þörf á aðgerðum sem endurspeglar einnig athugasemdir skólabarna.

Sautján nemendur Sandgerðisskóla bentu á staði sem þeir telja hættustaði. Flestar athugasemdanna sneru að því að umferðarhraði væri of mikill eða þau upplifðu mikla umferð (8/17) og 5 bentu á skerta sýn, sjá **MYND 4-9**. Langstærsti hluti ábendinganna sneru að Ásabraut og Suðurbraut og að þar væri töluvert mikil umferð og því erfitt að þvera göturnar og að þau sæju ekki bíla á Ásabraut vegna lélegra sjónlengda við gatnamót. Flestar athugasemdirnar voru á kafla Ásabrautar milli Holtsgötu og Hjallagötu og ljóst að þar er aðgerða þörf. Þá er mælt með að bæta göngupveranir og þrengingar á götukaflanum og huga að sýn við gatnamót.



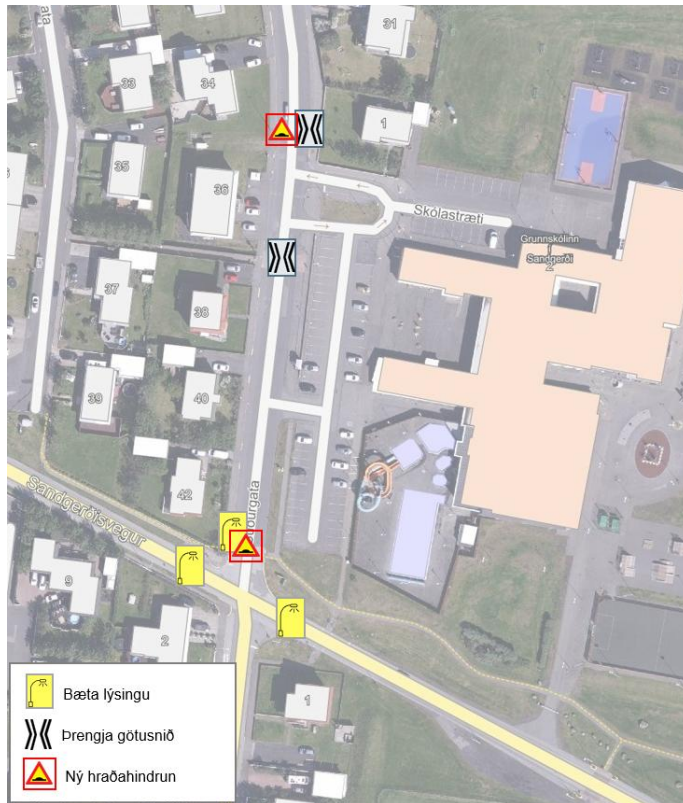
MYND 4-8 Gönguleiðir nemenda í Sandgerðisskóla. Einnig má þar sjá punkta þar sem nemendur telja vera hættustaði á leið sinni.



MYND 4-9 Athugasemdir skólabarna í Sandgerðisskóla sneru flestar að því að umferð er hröð og of mikil umferð.

Mælt er með að skoða sérstaklega umferðaröryggisaðgerðir á gönguleiðum alveg við Sandgerðisskóla þar sem flestir nemendur koma saman, sjá **MYND 4-10**. Lagt er til að koma fyrir sérstakri gangbrautarlýsingu á þremur leggjum gatnamóta Sandgerðisvegar-Suðurgötu, ásamt því að hækka upp og bæta merkingar við þverunina á Suðurgötu. Nýlega var gönguþverunin til móts við skólann á Suðurgötu uppfærð og sett viðbótar lýsing. Hins vegar mætti skoða það að þrengja götusnið þar og fjarlægja bílastæði/sleppistæði sem eru þar staðsett alveg við þverunina. Ef ökutæki eru lögð alveg upp

við þverun er hættu á að gangandi sjáist ekki við þverunina. Lagt er til að hækka upp gönguþverun á Suðurgötu norðan Skólastrætis og að sama skapi þrengja götusniðið til þess að stytta þverunarvegalengd yfir akbraut.



MYND 4-10 Umferðaröryggis aðgerðir á Sandgerðisvegi og Suðurgötu við helstu þveranir skólabarna

4.3 Hraði í slysum við óvarða vegfarendur

Markmiðið með öryggisaðgerðum er ekki aðeins að koma í veg fyrir slys heldur líka að lágmarka afleiðingar þeirra. Því þarf hraði á götum að taka mið af viðkvæmstu vegfarendunum, og þar sem flest banaslys verða við 40–50 km/klst. er mikilvægt að lækka hraða niður fyrir 30 km/klst. við þveranir með hraðalækkandi aðgerðum.

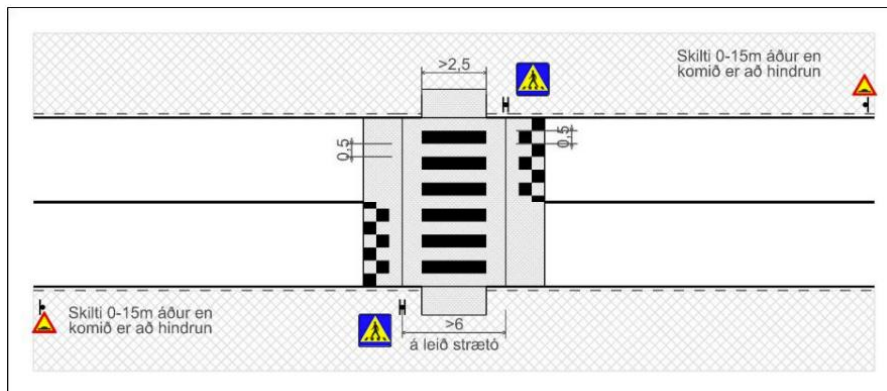
Meðal hraðatakmarkandi aðgerða má nefna hraðahindranir, upphækkanir á gangbrautum, þrengingar og hlykki á vegi. Aðrar aðgerðir eins og hraðavaraskilti, lækkun hámarkshraða og miðeyjur milli akstursstefna geta einnig haft áhrif á umferðarhraða en þó í minni skala en þau fyrrnefndu [13].

4.4 Gönguþveranir

Gangbrautir einar og sér teljast ekki til beinna umferðaröryggisaðgerða. Rannsóknir hafa sýnt að merkt gangbraut getur í sumum tilfellum skapað falsa öryggiskennd, og getur því ómerkt þverun verið

öruggari við ákveðnar aðstæður [14]. Þrátt fyrir það má ekki líta fram hjá því að án gangbrauta eiga gangandi og hjólandi oft erfitt með að komast greiðlega yfir götur. Af þeim sökum má frekar líta á gangbrautir sem aðgengisaðgerð frekar en öryggisaðgerðir.

Til að auka öryggi við gangbrautir er mælt með því að hækka þær eða koma fyrir öðrum hraðalækkandi aðgerðum. Þegar gangbraut er komið fyrir á götu skal hún ávallt vera merkt með skiltum beggja vegna og sebramerkingu, í samræmi við umferðarlög [15]. Innan þéttbýlis skal staðsetja viðvörðunarkerki um hraðahindrun 0-15m áður en komið er að hindrun á vegi með yfir 30km/klst. Heimilt er að nota merkið á götu með 30 km/klst eða lægri ef sérstök ástæða þykir að vara við hindrun. Utan þéttbýlis skal annað merki vera staðsett að lágmarki 150m áður en komið er að hraðahindrun. Á **MYND 4-11** má sjá útfærslu á upphækkaðri gangbraut.



MYND 4-11 Útfærsla á upphækkaðri gangbraut. Umferðarkerki báðum megin götu og yfirborðsmerkingar. Heimild: Leiðbeiningar Vegagerðarinnar – Gönguþveranir.

Innan sveitarfélags Suðurnesjabæjar er þörf á að yfirfara skilti við gangbrautir en í vettvangsferð ráðgjafa og á fundi með hagsmunaraðilum kom í ljós að víða í sveitarfélaginu vantar merkingar við gangbrautir. Fara skal þá eftir leiðbeiningum um staðsetningu skilta og yfirborðsmerkinga á mynd 4-11.

Góð lýsing við gönguþveranir er mikilvæg fyrir umferðaröryggi. Lýsing við gönguþveranir vekur athygli á þveruninni og gerir gangandi og hjólandi vegfarendur sýnilegri. Ein áhersla sveitarfélagsins í að auka umferðaröryggi er að bæta öryggi við þveranir og þá er sérstök gangbrautarlýsing mikilvægur þáttur í að ná fram því markmiði. Suðurnesjabær hefur nú þegar komið fyrir viðbótarlýsingu við einhverjar af gangbrautum á helstu gönguleiðum skólabarna, eins og á Garðbraut við ljóastýrða gangbraut, á gangbraut yfir Sandgerðisveg við íþróttasvæðið og á Suðurgötu við skólalóðina. Úttekt á lýsingu við gangbrautir í sveitarfélaginu, ásamt athugasemdum íbúa og skólabarna, sýnir hins vegar að þörf er á sérstakri gangbrautar lýsingu við fjölmargar af helstu þverunum á gönguleiðum skólabarna. Má þar

nefna við göngubveranir á Garðbraut í Garði, við göngubveranir á Sandgerðisvegi við Suðurgötu og á Suðurgötu við skólalóð og gatnamótin við Túngötu. Frekari lýsing á staðsetningum er að finna í framkvæmdarlistum í kafla 8.

4.5 Almenningsamgöngur

Umferðarslys tengd almenningsamgöngum, eins og strætó og skólaakstri, eru almennt fá á landsvísu og engin slík slys voru skráð í Suðurnesjabæ á greiningartímabilinu. Rannsóknir frá Norðurlöndum sýna þó að slysin eru oft tengd aðstæðum í kringum ferðina – til dæmis fallslys á leið til eða frá stoppistöð, við innstígi í vagn eða árekstur við önnur ökutæki [16]. Til að draga úr þessum slysum er mikilvægt að bæta öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda, tryggja öruggar gönguleiðir að strætóstöðvum og góðar aðstæður við strætóstöðvar.

Ein leið almenningsamgangna, leið 89, fer um þéttbýliskjarnana, Garð og Sandgerði. Vegagerðin ber ábyrgð á rekstri almenningsamgangna á landsbyggðinni en gefið hefur verið út að í byrjun árs 2026 tekur leið 89 breytingum og mun aka frá Garði í Sandgerði og áfram til Reykjanesbæjar með viðkomu á Keflavíkurflugvelli. Fjórar stoppistöðvar eru innan þéttbýliskjarnanna, sjá **MYND 4-12**. Almennt séð er öryggi, þá sérstaklega aðgengi, ábótavant við stoppistöðvarnar innan þéttbýliskjarnanna.



MYND 4-12 Nýtt leiðarnet almenningsamgangna sem mun taka gildi í janúar 2026. Heimild: straeto.is

Árið 2022 var gefin út skýrsla þar sem VSÓ Ráðgjöf og ÖBÍ unnu að úttekt um ástand stoppistöðva á landsvísu [17]. Þar kemur fram að aðstæður við allar stoppistöðvar innan sveitarfélags Suðurnesjabæjar séu mjög slæmar með tilliti til aðgengis allra vegfarenda.

Til að bæta aðstæður er lagt til að gerð verði úttekt á umferðaröryggi og aðgengi allra stoppistöðva innan sveitarfélagsins. Sérstaklega ætti að leggja áherslu á að bæta aðgengi fyrir yngra og eldra fólk með það að markmiði að auðvelda þeim notkun almenningsamgangna.

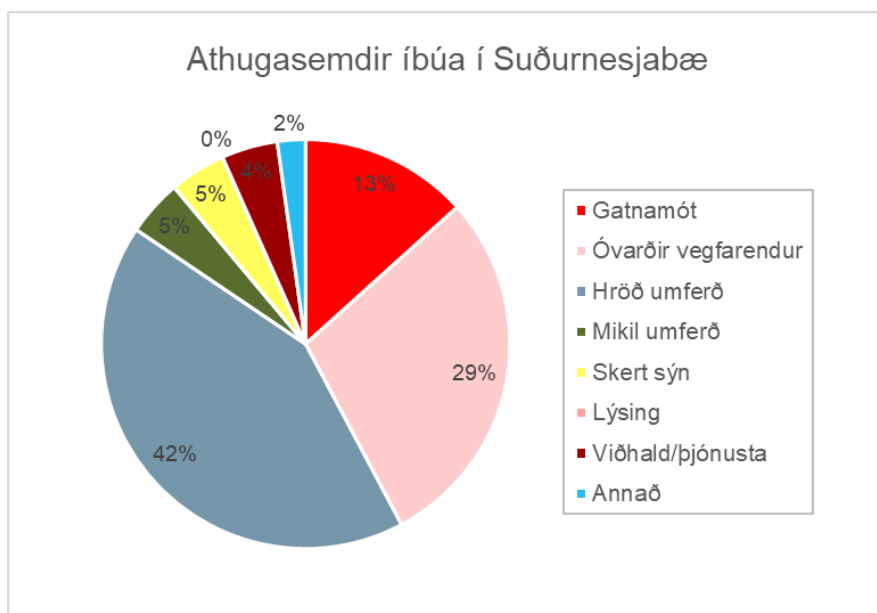
5 ÍBÚASAMRÁÐ

Í september 2025 framkvæmdi Suðurnesjabær rafræna íbúakönnun þar sem íbúar voru hvattir til að benda á varasama staði og hindranir í gatnakerfinu. Íbúar gátu sent inn fleiri en eina athugasemd og skráð þau svæði sem þeir töldu hættuleg eða varasöm í umferðinni.

Alls bárust 36 athugasemdir þar sem bent var á 43 atriði. Athugasemdir voru flokkaðar í eftirfarandi flokka:

- Gatnamót
- Óvarðir vegfarendur
- Hröð umferð
- Mikil umferð
- Skert sýn
- Lýsing
- Viðhald / þjónusta
- Annað

Niðurstöður könnunarinnar má sjá á **MYND 5-1**.



MYND 5-1 Flokkun athugasemda íbúa í Suðurnesjabæ. Hæst hlutfall athugasemda sneri að því að umferðarhraði er mikill og athugasemdir sem snúa að óvörðum vegfarendum (eins og skortur á þverunarmöguleikum).

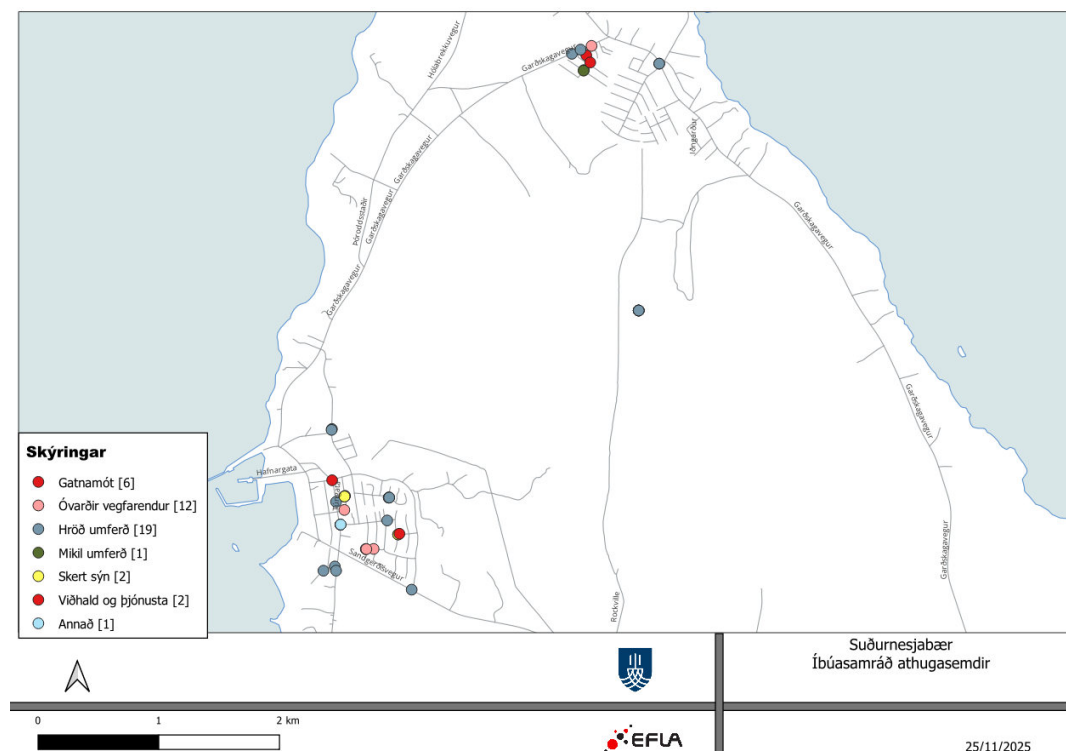
Athugasemdir voru ekki einskorðaðar við einn stað heldur nokkuð dreifðar um sveitarfélagið.

Líkt og sést á myndinni var hæst hlutfall athugasemda sem sneru að hraðri umferð, þ.e. að íbúar telji umferðarhraða hærri en leyfilegan hámarkshraða (blár litur á myndum 5-1 og 5-2). Helst ber að nefna Lækjarmót, Túngötu, Miðtún, Holtsgötu, Sandgerðisveg og Hlíðargötu í Sandgerði. Í Garði var bent á Garðskagaveg (45-03 og 45-02) og Háteig/Klapparás.

Þar á eftir var nokkuð um að íbúar bentu á að öryggi óvarinna vegfarenda væri ekki ákjósanlegt (bleikur litur á myndum 5-1 og 5-2). Í Garði var bent á þverun óvarinna yfir Garðskagaveg (45-03) en íþróttasvæði er norðan við veginn og þar er einnig hraðakstur (sjá kafla 3.4). Ljóst er að þar er aðgerða þörf. Athygli vekur að ekki var mikið um ábendingar við skólann, en þar hafa orðið nokkur slys og bentu skólabörn á hraðakstur, mikla umferð og erfiðleika við að þvera götuna.

Í Sandgerði var bent á Lækjarmót (45-65) að þar þyrfti að hægja á umferð. Í Túngötu (milli húsa 12-14 og milli húsa 21-23) og Oddnýjarbraut var bent á því að þar væru stígar en engin gangbraut við þverun yfir veginn. Á öllum þessum stöðum skerða veggir á sýn og því væri ákjósanlegt að bæta sýn við þessar þveranir og útfæra þær betur, til dæmis sem upphækkaðar gangbrautir eða þrengingar.

Sjá má á staðsetningu athugasemda eftir flokkum út frá öllum atriðum (43 atriði í 36 athugasemdum) á **MYND 5-2**.



MYND 5-2 Athugasemdir íbúa Suðurnesjabæjar um umferðaröryggi. Staðsetning og flokkur.

Í Sandgerði voru nokkrar ábendingar um Ásabraut og að þar þurfi að ljúka framkvæmdum á austur hluta götunnar. Hluti götunnar var uppfærður, þar sem hún var þrengd, bílastæði gerð skýrari og stéttar lagfærðar. Ákall er frá íbúum um að haldið verði áfram með þessar breytingar á öðrum köflum götunnar.

Í Garði voru nokkrar athugasemdir sem sneru að gatnamótum Klapparás-Garðskagavegar (45-03) en eins og áður sagði, þá voru einnig athugasemdir þar er sneru að hraðakstri og þverun óvarinna vegfarenda.

Ábendingar íbúa eru að miklu leiti á stöðum sem ekki koma fram í slysagreiningu. Ábendingar þeirra eru mikilvæg viðbót við umferðaöryggisáætlun. Slysagreiningin getur bent á staði þar sem augljóst er að aðgerða er þörf en ábendingar íbúa eru mikilvægar til að koma í veg fyrir slysin áður en þau gerast.

6 FRÆÐSLA OG HVATNING

Samgöngustofa heldur úti fræðsluvef sem miðlar efni um umferðaröryggi fyrir öll skólastig – leikskóla, grunnskóla og framhaldsskóla³. Á vefnum er að finna fjölbreytt, aldursniðið námsefni sem hentar nemendum á mismunandi þroskastigum.

Mikilvægt er að fræðsla um umferð og öryggi sé samfelld og hefjist strax á fyrstu skólastigum. Samgöngustofa hefur því einnig lagt áherslu á að kynna umferðarfræðslu innan kennaranáms, með það að markmiði að vekja athygli mikilvægi hennar. Í umferðarlögunum er sérstaklega kveðið á um það að umferðarfræðsla skuli fara fram á öllum skólastigum.

Umferðarfræðsla er inn í aðalnámskrá grunnskóla Suðurnesjabæjar frá og með hausti 2025

³ <https://umferd.is/>

7 MARKMIÐ OG ÁHERSLUATRIÐI

Markmið Suðurnesjabæjar í umferðaröryggismálum byggja annars vegar á áherslum sveitarfélagsins sjálfs og hins vegar á stefnu og markmiðum stjórnvalda á landsvísu.

Markmið sveitarfélagsins sem taka mið af markmiðum stjórnvalda eru eftirfarandi:

- Fækka látnum og alvarlega slösuðum að jafnaði um 5% á ári til ársins 2030.
 - o Engin börn látist í umferðinni.

Áherslur umferðaröryggisáætlunar Suðurnesjabæjar eru að:

- Bætt umferðaröryggi gangandi og hjólandi vegfarenda innan sveitarfélagsins, með sérstaka áherslu á börn og gönguleiðir skólabarna
- Leggja áherslu á að draga úr umferðarhraða þar sem gönguleiðir þvera akbraut
- Efla fræðslu barna og ungmenna um umferðaröryggi og mikilvægi bílbeltanotkunar
- Áhersla á gæði viðhalds og vetturþjónustu vega
- Bæta og samræma umferðarmerkingar

Við endurskoðun umferðaröryggisáætlunarinnar ætti árangur þessara markmiða að vera metinn.

8 FRAMKVÆMDAÁÆTLUN OG FORGANGSVERKEFNI

Framkvæmdaáætlunin byggir á áðurnefndum greiningum; þar á meðal ábendingum frá íbúum, könnun meðal skólabarna, slysa- og hraðagreiningum, auk umræðna úr samráðsfundi. Verkefni skiptast í: aðgerðir í þéttbýli (Sandgerð og Garður) og almenn verkefni og fræðsla.

Í kafla 8.1 má finna yfirlit yfir forgangsverkefni næstu ára ásamt korti sem sýnir staðsetningu þeirra. Sérstök áhersla er lögð á öryggi óvarinna vegfarenda, einkum við skóla, við íþróttasvæði og á gönguleiðum skólabarna. Jafnframt var gerð úttekt á umferðarmerkingum innan sveitarfélagsins sem sveitarfélagið getur nýtt sem tól til þess að bæta og samræma merkingar. Í viðauka B er að finna önnur verkefni í öðrum forgangi.

Framkvæmdir ráðast af fjárhagsáætlun sveitarfélagsins. Því er mikilvægt að verkefnalistinn nýtist sem lifandi vinnugagn við áframhaldandi forgangsröðun.

8.1 Forgangsverkefni

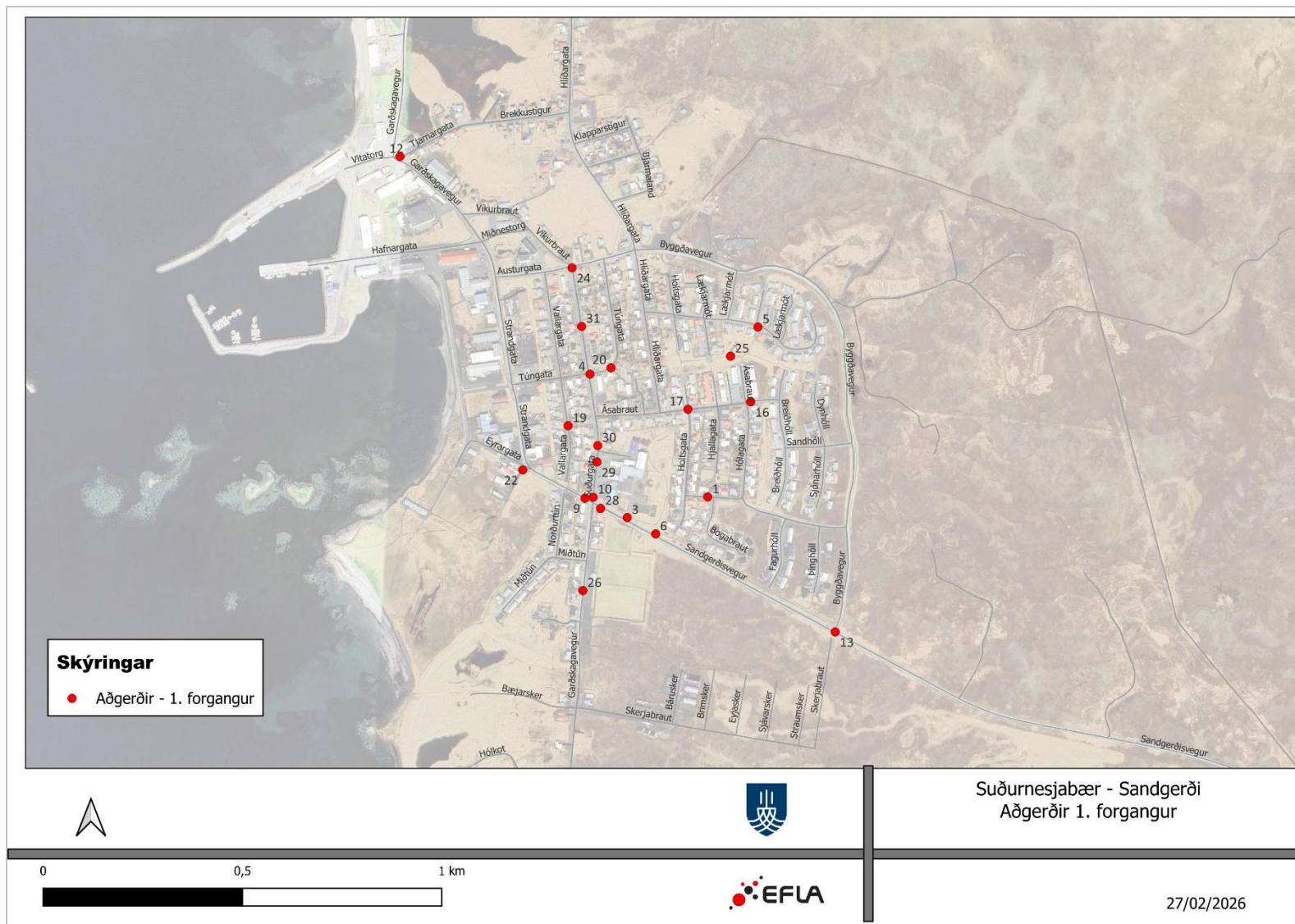
Eftirfarandi verkefni eru forgangsverkefni Suðurnesjabæjar næstu árin til að ná fram bættu umferðaröryggi í sveitarfélaginu.

8.1.1 Aðgerðir innan þéttbýlis - Sandgerði

Hér að neðan er listi yfir aðgerðir í fyrsta forgangi innan þéttbýlis Sandgerðis. Yfirlitskort sem sýnir staðsetningu forgangsverkefnanna má sjá á **MYND 8-1**.

Nr. á korti	Staðsetning	Ástæða aðgerðar	Lýsing á aðgerð	Uppruni aðgerðar
1	Oddnýjarbraut vestan Bogabrautar	Göngustígur kemur milli húsa en endar í götu. Bílum iðulega lagt í götu alveg við göngustíg.	Auka sjónlengdir inn á stíg með því að þrengja götu.	Íbúasamráð/ gönguleiðir skólabarna
3	Sandgerðisvegur - Þjónustuvegur við Sandgerðisskóla	Innkeyrsla er notuð sem sleppistæði en þarna kemur sorphirðubíll og stór ökutæki með aðföng í skólann.	Breyta svo ekki sé hægt að stöðva og láta börn fara þarna út – m.a. setja kanta meðfram götu svo ekki sé hægt að sleppa í innkeyrslunni	Hagsmunasamráð
4	Gatnamót Suðurgata-Túngata	Lýsing við gatnamót ekki nægileg. Gangbrautir illa skilgreindar og sýn skert vegna gróðurs og bíla sem eru lagðir nálægt gatnamótunum	Bæta lýsingu, sér í lagi við gönguþveranir. Gera betur skil á forgangi með yfirborðsmerkingum og skiltum, koma fyrir gangbrautarskilti og þrengja götusnið við gangbrautir og skoða að hækka upp gangbrautir. Snyrta gróður.	gönguleiðir skólabarna/ vettvangsferð/ hraðgreining
5	Gönguþverun við Lækjamót 6	Vantar gangbrautarlýsingu við fjölfarna gangbraut skólabarna	Bæta við lýsingu við gönguþverun og gera upphækkaða gönguþverun	Hraðgreining/ hagsmunasamráð/ gönguleiðir skólabarna
6	Sandgerðisvegur til móts við íþróttasvæði í Sandgerði	Þörf á að vekja athygli á leyfilegu hámarkshraða á Sandgerðisvegi	Koma fyrir hraðavaraskilti með 50 km/klst.	Hagsmunasamráð/ hraðgreining
9	Gangbraut - Sandgerðisvegur vestan Suðurgötu	Vantar lýsingu við gönguþverun- fjölfarin gönguleið skólabarna	Setja upp gangbrautarlýsingu	Gönguleiðir skólabarna / Vettvangsferð
10	Gangbraut - Suðurgata við Sandgerðisveg	Vantar gangbrautarskilti austan við gangbraut, fjölfarin leið skólabarna og þörf á lýsingu	Koma fyrir gangbrautarskilti, hækka upp gangbraut og auka lýsingu	Gönguleiðir skólabarna / Vettvangsferð
12	Gatnamót Garðskagavegur - Túngata	Ruglandi gatnamót og skilgreina þarf akstursstefnur betur.	Skoða að fjarlægja hægribeygjuframhjáhlaup og skoða forgang og merkingar.	Vettvangsferð / slysgreining
13	Gatnamót Byggðavegur-Sandgerðisvegur	Ný tenging við nýtt hverfi og þörf á hraðalækkun. Töluverður hraði mælist vestan tengingar á Sandgerðisvegi og mikið um þungaflutninga.	Koma fyrir hringtorgi í samráði við Vegagerðina.	Íbúasamráð / Hraðgreining/ Slysgreining
16	Ásabraut á milli Hólagötu og Breiðhóls	Mögulegur hraðakstur á Ásabraut milli Hólagötu og Breiðhóls	Koma fyrir hraðaminnkandi aðgerð eins og hraðahindrun eða þrengingu	Íbúasamráð/ hraðgreining
17	Ásabraut-Holtsgata	Mikið af börnum á leið í skóla fara yfir Ásabraut um Holtsgötu.	Skilgreina gönguþverun yfir Ásabraut á fjölfarni leið skólabarna. Þrengja götusnið/gatnamót og koma fyrir öruggri gönguþverun. Endurskoða austur hluta Ásabrautar líkt og hefur verið gert fyrir vestari hluta Ásabrautar.	Íbúasamráð / gönguleiðir skólabarna

Nr. á korti	Staðsetning	Ástæða aðgerðar	Lýsing á aðgerð	Uppruni aðgerðar
19	Vallargata	Vallargata er mjög bein og býður uppá hraðaakstur	Koma fyrir hraðahindrun við Vallargötu 28/30	Íbúasamráð
20	Göngustígur við Túngötu 21 og 23	Göngustígur endar í götu, lélegar sjónlengdir og bílar leggja alveg við stíg	Tryggja sjónlengdir, setja eyjur til að koma í veg fyrir að bílar leggi alveg upp við og útfæra örugga gönguþverun að stíg handan Túngötu.	Íbúasamráð
22	Sandgerðisvegur - Strandgata - Eyrargata	Tenging Strandgötu til suðurs mjög nálægt gatnamótum	Skoða að tengja inn annars staðar eða breyta tengingu	Vettvangsferð
24	Vesturgata - Suðurgata - Austurgata	Stór gatnamót og akstursstefnur ekki skýrar. Leifar af gömlum yfirborðsmerkingum geta valdið ruglingi	Skýra betur forgang við gatnamótin – Skoða möguleika á að koma fyrir hringtorgi	Íbúasamráð / hraðagreining / hagsmunasamráð
25	Göngustígur + leikvöllur milli Lækjarmóta og Ásabrautar	Engin lýsing til staðar á göngustíg og mjög dimmt. Mikið um gangandi skólabörn	Koma fyrir lýsingu á öllum göngustígnum og við leikvöll.	Hagsmunasamráð/ gönguleiðir skólabarna
26	Stafnesvegur	Mögulegur hraðaakstur og aukin umferð vegna nýrrar byggðar Skerjahverfis. Beinn 400m vegur sem býður upp á hraða	Staðsetja hraðalækkandi aðgerðir á um 75m fresti á Stafnesvegi (sem styður við leyfilegan hámarkshraða 30 km/klst) – m.a. hraðahindrun, sveigja á veg, miðeyjur, þrenging	Íbúasamráð
28	Gönguljós á Sandgerðisvegi austan Suðurgötu	Fjölfarin leið skólabarna. Vantar lýsingu við ljósastýrða gangbraut. Mögulegur hraðaakstur og þung ökutæki að fara þarna um.	Bæta við viðbótar gangbrautarlýsingu og gera upphækkaða gönguþverun til þess að hægja á ökutækjum.	Hraðagreining/ gönguleiðir skólabarna
29	Suðurgata, sunnan við Skólastræti	Götusnið Suðurgötu breitt og bílastæði staðsett við gönguþveru. Fjölfarin gönguþverun skólabarna.	Þrengja götusnið við gangbraut og fjarlægja bílastæði við þverun.	Gönguleiðir skólabarna
30	Suðurgata, norðan við Skólastræti	Breitt götusnið Suðurgötu og þverunarlengd gangandi of löng	Þrengja götusnið við gönguþverun og gera upphækkaða gangbraut	Gönguleiðir skólabarna/ hraðagreining
31	Göngustígur við Suðurgötu 11	Breitt götusnið og bílar oft lagðir alveg við gangbraut	Þrengja götusnið við gönguþverun.	Vettvangsferð



MYND 8-1 Aðgerðir sem eru í fyrsta forgangi innan Sandgerðis. Númer við aðgerð á korti parast við númer í töflu á undan.

8.1.2 Aðgerðir innan þéttbýlis - Garður

Hér að neðan er listi yfir aðgerðir í fyrsta forgangi innan þéttbýlis Garðs. Yfirlitskort sem sýnir staðsetningu forgangsverkefna má sjá á **MYND 8-2**

Nr. á korti	Staðsetning	Ástæða aðgerðar	Lýsing á aðgerð	Uppruni aðgerðar
101	Stígur við Gerðarvegur - Garðbraut	Runni við göngustíg skyggir á vegfarendur á göngustíg fyrir þá sem koma Gerðaveg	Fjarlægja/minnka runna	Vettvangsferð
102	Heiðarbraut milli Klapparbrautar og Urðarbrautar	Stígur fer beint á götu en þar er bara hraðahindrun, en ekki skilgreind gönguþverun	Skilgreina gangbraut með viðeigandi merkingum og tengja við gangstétt vestan Heiðarbrautar	Hraðagreining / vettvangsferð
103	Heiðarbraut norðan við Grímsholt	Hraðaakstur á Heiðarbraut. Til að viðhalda leyfilegum hámarkshraða þá koma fyrir aðgerð	Koma fyrir hraðalækkandi aðgerð eins og hraðahindrun	Hagsmunasamráð / hraðagreining
105	Gönguþverun yfir Garðbraut við Heiðartún	Verja óvarða vegfarendur þar sem raunhraði ökutækja er mögulega hærrí en leyfilegur hraði (50 km/klst.)	Setja miðeyju, hraðalækkun, einhliða hraðahindrun	Vettvangsferð/ hraðagreining
107	Garðbraut 92 - stígur við skólann	Krakkar að þvera götu þar sem er ekki stígur handan götu (sunnan Garðbrautar) og ekki gert ráð fyrir þverun	Skoða hvort ætti að fjarlægja stíg eða setja lengra eyra- með grasi - svo ljóst sé að þarna eigi ekki að þvera	Hagsmunasamráð
108	Gönguþverun við Skagabraut 28	möguleikar á að keyra hratt þar sem búast má við gangandi vegfarendum á skilgreindri gangbraut	Koma fyrir upphækkaðri gangbraut.	Vettvangsferð
109	Skagabraut við Garðaskagavita	Vinsæll ferðamannastaður og vantar aðstöðu fyrir stór ökutæki - ferðamannarútur	Setja bílastæði fyrir rútur sem eru að snúa við og þarna er mikið af gangandi. Skilgreina þarf svæðið betur og gera góðar aðstæður. Liggur fyrir deiliskipulag fyrir svæðið.	Hagsmunasamráð / vettvangsferð
111	Stígur meðfram Garðaskagavegi og þverar Klapparás	Góð sýn á gönguþverun og ekki þörf á grindum heldur geta þær skapað varasaman aðstæður. Þörf á að lækka hraða um þverunina.	Fjarlægja grindur á stíg, setja upphækkaða þverun eða miðeyju milli akstursstefna á Klapparási.	Íbúasamráð
112	Garðbraut-Gerðavegur	Breið gatnamót og stór ökutæki sem fara þar um, mikilvægar gönguleiðir barna sem þvera gatnamótin, illa skilgreindar þveranir.	Gera gatnamót öruggari. Koma fyrir hringtorgi eða upphækkuð gatnamót og bæta gönguþveranir (skilti, upphækkanir og lýsing).	Íbúasamráð/ hagsmunasamráð /gönguleiðir skólalabarna
113	Garðskagavegur við Íþróttasvæði	Vantar stígatengingar til að tengja Klappar- og Teigahverfi við Íþróttasvæði og betrubæta gönguþverun yfir Garðskagaveg	Tengja stíg milli Íþróttasvæðis og hverfis og bæta lýsingu á upphækkaða gönguþverun	Íbúasamráð/ hagsmunasamráð

Nr. á korti	Staðsetning	Ástæða aðgerðar	Lýsing á aðgerð	Uppruni aðgerðar
115	Gatnamót Garðskagavegur-Klapparás	Með aukinni uppbyggingu og aukningu umferðar á Klapparási ætti að endurskoða útfærslu gatnamótanna - auka umferðaröryggi	Með aukinni umferð um gatnamótin ætti að skoða þörf á að aðskilja akstursstefnur við gatnamótin, vinstribeygjuvasa og jafnvel þörf á hringtorgi.	Íbúasamráð / hagsmunasamráð / hraðagreining
116	Gönguþverun yfir Gerðaveg við Sunnubraut	Mikið notuð gönguleið skólabarna og umferð þungaflutninga. Gera þarf þverun öruggari	Koma fyrir upphækkaðri gönguþverun, bæta skilti fyrir gangbraut og bæta niðurtæktir við kanta.	Gönguleiðir skólabarna/ hraðagreining
117	Við Garðskagavita - gamla	Rútur að bakka og fólk að leggja - aðrir að ganga. Lítil lýsing á svæðinu	Taka hluta bílastæðis og gera að stíg - gera betur grein fyrir því hvar á að ganga. Auka lýsingu við enda svæðis	Vettvangsferð
118	Gönguþverun yfir Garðbraut vestan við Gerðaveg	Hröð og mikil umferð á Garðbraut og gönguleið skólabarna	Koma fyrir upphækkaðri gangbraut, bæta lýsingu og umferðarmerki. Aðgerð unnin samhliða aðgerð nr. 120.	Gönguleiðir skólabarna
119	Gönguþverun á Garðbraut við stíg vestan skólalóðar	Vantar frekari lýsingu við fjölfarna gangbraut	Koma fyrir viðbótar lýsingu við gangbraut og strætóskýli	Gönguleiðir skólabarna
120	Heiðarbraut milli Lyngbrautar og Valbrautar	Hraðaakstur á Heiðarbraut. Til að viðhalda leyfilegum hámarkshraða þá koma fyrir hraðalækkandi aðgerð	Koma fyrir hraðalækkandi aðgerð eins og hraðahindrun	Hagsmunasamráð / Hraðagreining
121-122	Klapparás	Koma í veg fyrir hraðakstur á Klapparási og gefa gangandi tækifæri á að þvera götu	Koma fyrir hraðalækkandi aðgerðum. Aðgerð nr. 130 mætti útfæra sem upphækkaða gönguþverun	Íbúasamráð
123	Garðbraut - gönguljós	Fjölfarin gönguleið skólabarna og upphaf 30 km/klst. svæðis meðfram skóla	Gera upphækkaða gönguþverun á gönguljósum til þess að hægja á ökutækjum.	Hagsmunasamráð / hraðagreining
124	Garðbraut við skóla/sundlaug	Hraðavaraskilti er einungis staðsett austan megin 30 km/klst svæðis	Koma fyrir hraðavaraskilti vestan megin við 30 km/klst svæði á Garðbraut	Hraðagreining



MYND 8-2 Aðgerðir sem eru í fyrsta forgangi innan Garðs. Númer við aðgerð á korti parast við númer í töflu á undan

8.1.3 Þjóðvegir – vegir í umsjón Vegagerðarinnar

Staðsetning	Aðgerð	Hvaðan kom ábending	Umsjón
Gatnamót Sandgerðisvegur (429-01) og Miðnesheiðarvegur (423-01)	Setja veglýsingu við gatnamót og skoða bættu útfærslu gatnamótanna	Slysa greining	Vegagerðin/Sveitarfélagið
Garðskagavegur (45-03) við golfvöll - Kirkjuból	Útfæra öruggari þverun fyrir óvarða vegfarendur sem þvera Garðskagaveg. T.d. með miðeyju, gangbrautarlýsingu, gangbrautarmerkingum	Vettvangsferð	Vegagerðin/Sveitarfélagið
Garðskagavegur (45-03) við þéttbýlismörk Garðs	Koma fyrir þéttbýlisskilti á leið inn í Garð (virðist hafa verið tekið niður). Koma fyrir skilti með leyfilegum hámarkshraða – 50 km/klst. Mössun á bulduspólum á yfirborði til að gefa kynna að komið sé inn í þéttbýli	Hagsmunasamráð/ Vettvangsferð	Vegagerðin/ Sveitarfélagið

8.1.4 Almennar aðgerðir og fræðsla*

Staðsetning	Aðgerð	Hvaðan kom ábending	Umsjón
Innan þéttbýla	Bæta niðurtektir við gönguþveranir til þess að tryggja aðgengi fyrir öll	Vettvangsferð	Sveitarfélagið
Innan þéttbýla	Samræming umferðarmerkinga í sveitarfélaginu. Notast skal við lista sem fylgir umferðaröryggisáætluninni um staðsetningu merkinga á núverandi umferðarmerkjum og tillögur að nýjum merkjum.		Sveitarfélagið
Innan þéttbýla	Bæta merkingar við gangbrautir – merkingar um gangbraut og hraðahindrun, ásamt yfirborðsmerkingum (sjá leiðbeiningar í kafla 4.4).		Sveitarfélagið
Innan þéttbýla	Bæta og viðhalda yfirborðsmerkingum – s.s. gangbrautir, stöðvunarlínur, biðskyldumerkingar, leyfilegu hámarkshraði.		Sveitarfélagið
Þjóðvegir	Bæta og viðhalda þjónustu þjóðvega sem tengja þéttbýliskjarna – viðhald vega og vegaxla	Hagsmunasamráð	Vegagerðin
Vetrarþjónusta á þjóðvegum	Vetrarþjónusta á leið strætó sé bætt til að tryggja áreiðanleika.	Hagsmunasamráð	Vegagerðin
Fræðsla – Skólastarf	Setja sameiginlega stefnu hjá skólastjórnendum um umferðarfræðslu í grunnskólum í samráði við Samgöngustofu		Sveitarfélagið og Samgöngustofa

*Almenn verkefni eru ekki staðsett á yfirlitskort

9 LOKAORÐ

Gerðar voru greiningar á umferðaróhöppum og slysum, gönguleiðum skólabarna, íbúasamráð og greining á hraða innan Suðurnesjabæjar. Greiningarnar nýttust sem tól til að meta núverandi aðstæður og hvar væru tækifæri til að bæta umferðaröryggi innan sveitarfélagsins.

Í kafla 8 umferðaröryggisáætlunarinnar er að finna yfirlit yfir forgangsverkefni. Verkefnin eru af mismunandi stærðargráðu, allt frá minni úrbótum í umhverfi og merkingum til umfangsmeiri breytinga á umferðarmannvirkjum, en öll eiga það sameiginlegt að stuðla að auknu öryggi í umferðinni. Áhersla forgangsverkefnanna er á að bæta öryggi barna og aðra óvarða vegfarendur í umferðinni. Því eru verkefnin að miklu leiti miðuð að bættum aðstæðum gangandi vegfarenda, sérstaklega þar sem þvera þarf akbrautir á helstu leiðum skólabarna. Jafnframt er lögð áhersla á að draga úr umferðarhraða innan Garðs og Sandgerðis til að skapa öruggara og vistvænna umhverfi fyrir alla vegfarendur.

Gert er ráð fyrir að umferðaröryggisáætlunin verði höfð til hliðsjónar við gerð árlegra fjárhagsáætlana sveitarfélagsins, sem tryggir að öryggismál í umferðinni verði hluti af reglulegri stefnumótun og fjármögnun.

Æskilegt er að áætlunin verði endurskoðuð að loknu gildistíma hennar. Þá er einnig lagt til að samráðshópur hittist í lok tímabils áætlunarinnar, til að fara yfir stöðu verkefna, meta árangur og hvað hefði mátt gera betur.

10 HEIMILDASKRÁ

- [1] Keflavíkurlflugvöllur, „Skipulagsmál,“ Isavia ohf, 2025. [Á neti]. Available: <https://www.kefairport.is/fyrirtaekid/skipulagsmal>. [Skoðað 05 11 2025].
- [2] Hagstofa Íslands, „Mannfjöldi,“ 01 01 2025. [Á neti]. Available: <https://www.hagstofa.is/talnaefni/ibuar/mannfjoldi/>. [Skoðað 07 2025].
- [3] Stjórnarráðið, „Umferðaröryggisáætlun 2024-2038,“ Innviðaráðuneytið, Reykjavík, 2023.
- [4] H. Hvoslef og R. Muskaug, „Håndbok V723, Analyse av ulykkessteder,“ Statens Vegvesen, Oslo, Norway, 2014.
- [5] SKL, Rätt fart i staden, Stockholm: Vägverket, 2008.
- [6] 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].
- [7] Statens Vegvesen, „Fartsdempende tiltak,“ Oslo, 2018.
- [8] Vegregler, Fartdæmpere, Kobenhavn: Anlæg og Planlægning, 2014.
- [9] VTI, Hastighetsdämpande åtgärder; En litteraturstudie med fokus på nya trafikmiljöåtgärder och ITS - orienterende lösningar, Linköping: VTI, 2011.
- [10] A. Niska, S. Gustafsson, J. Nyberg og J. Eriksson, „Cyklisters singelolyckor. Analys av olycks-och skadedata samt djupintervjuer,“ VTI, Linköping, 2013.
- [11] E. Høye og E. Rune, „Trafikksikkerheshåndboken: Bakgrunn om ulykker, risiko og metaanalyse,“ TØI-rapport, 1692, Oslo, 2019.
- [12] M. Berntman, „Fotgängares olyckor och skador i trafikmiljö med fokus på fallolyckor,“ Lund University, Lund, 2015.
- [13] EFLA, Hraðatakmarkandi aðgerðir, Reykjavík: Rannsóknarsjóður Vegagerðarinnar, 2021.
- [14] L. Ekman og C. Hydén, „Pedestrian safety in Sweden,“ Chapel Hill, 1999.
- [15] Alþingi, „Umferðarlög,“ 12 04 2024. [Á neti]. Available: <https://www.althingi.is/lagas/nuna/2019077.html>. [Skoðað 07 05 2024].
- [16] H. & W. Berntman, Hur säker är bussen? Skador och risker i samband med bussresor i tätort, Lund: Lund University, 2012.
- [17] VSÓ Ráðgjöf, Ástand stoppistöðvar á landsvísu, Reykjavík: VSÓ, 2022.

VIÐAUKI A - FUNDARGERÐ FRÁ FUNDI SAMRÁÐSHÓPS

FUNDARGERÐ

SKJALALYKILL

112330-FUN-003-V01

DAGS. / TÍMI FUNDAR

16.10.2025 / 15:00

NR. FUNDAR

03

VERKHEITI

Umferðaröryggisáætlun Suðurnesjabæjar

VERKKAUPI

Suðurnesjabær

FUNDAREFNI

1. Fundarmenn
2. Ábendingar
3. Annað og næstu skref

FUNDARGERÐ

BH / 16.10.2025

FUNDARBOÐARI

Suðurnesjabær

FUNDARSTAÐUR

Garður

FUNDARMENN

FYRIRTÆKI

DREIFING

Fundarmenn

FYRIRTÆKI

FUNDARSKJÖL

Kynning EFLU (112330-KYN001-V01 Samráðsfundur)

NÆSTI FUNDUR

DAGSKRÁ OG EFNI FUNDAR

Fyrri samráðsfundur umferðaröryggisáætlun Suðurnesjabæjar

ÁBYRGÐ / ÁKVÖRDUN

1. Fundarmenn/hagsmunaaðilar

Eftirfarandi aðilar voru boðaðir á samráðsfundinn:

Stofnun	Aðili
Suðurnesjabær	Einar Friðrik Bjarnason
	Guðbjörg ...
	Xx
Vegagerðin:	Svanur Geir Bjarnason (SGB)
	María Dís Ásgeirsdóttir (MDÁ)
	Hulda Rós Bjarnadóttir (HRB)
Samgöngustofa:	Gunnar Geir Gunnarsson – fjarverandi
Fulltrúi almenningssamgangna:	Hulda Rós Bjarnadóttir (HRB)

Fyrri samráðsfundur umferðaröryggisáætlun Suðurnesjabæjar

Lögreglan á Suðurnesjum:	Kristján Freyr Geirsson (KFG)
Fulltrúi Gerðaskóla:	Jón Ragnar Ástþórsson (JRÁ)
Fulltrúi Sandgerðisskóla:	Valdís Hildur Fransdóttir (VHF)
Fulltrúi foreldraráðs Sandgerðisskóla:	Dircelene Gomes (DG)
Fulltrúi foreldraráðs Gerðaskóla:	Upplýsingar um aðila koma von bráðar
Fulltrúi ungmennaráðs:	Lárus Einar Ólafsson (LEÓ)
Fulltrúi eldri borgara (Formaður öldungaráðs)	Þorsteina Sigurjónsdóttir (ÞS)
Fulltrúi íþróttastarfs	Unnur Kristinsdóttir (K)
Fulltrúi Grænuborgar	Gyða Björk Jóhannsdóttir (GBJ)
Fulltrúi Gefnaborgar	Hafrún Ægisdóttir (HÆ)
EFLA	Arna Kristjánsdóttir (AK) Berglind Hallgrímsdóttir (BH)

2 Athugasemdir frá hagsmunaaðilum

Mun áætlunin ná til Flugvallarins. EFLA erum með niðurstöður sem sýna líka án Keflavíkurflugvallar og munum ekki sýna aðgerðir innan þeirra svæðis þar sem þau eru með eigið skipulagsvald.

Spurning um hvernig eru alvarleg slys metin sem alvarleg. AK – beinbrot er skilgreiningin. Lögreglan bendir á að þetta sé metið á slysstað, ef afmyndun er augljóst þá er skráð alvarlegt slys.

Skoða sérstaklega hvort að einslys á vegi 429 (Sandgerðisvegur) – þar er nokkuð um einslys að gerast meira að vetri til en annars staðar? Mokað síðast.

Athugasemdir krakka úr gönguleiðum. Margar athugasemdir fyrir Garðbraut. Samráðshópur sammála um að sé erfiður staður og stór umferðaræð.

Athugasemd um yfirlitsmynd af vegum Vegagerðarinnar. Lengi verið í umræðunni að lagfæra veginn milli bæjarkjarna (vegur 45). Aðrir vegir þar sem hefur verið lögð minni áhersla á, þar eru fleiri slys. Vegur milli bæjarkjarna er minni og gæti því skýrt muninn á fjölda slysa. Eru stór ökutæki sem nýta sér veginn milli bæjarkjarna. Erfitt að treysta á kortavef Vegagerðarinnar og erfitt að vita hvort sé búið að ryðja eða ekki.

Upplifun að slysin séu mikið til á einum stað en áhugavert að sjá að slysin eru að gerast yfir alla leiðina.

Lögreglan bendir á að það þarf að bæta aksturslagið og hegðun hjá öikumönnum.

Vegagerðin bendir á að í dag eru engar almenningssamgöngur að flugvellingum. Verið að fara að bjóða upp á fleiri ferðir – og fyrri ferðir (klukkan 05 á morgnana)– aukning með almenningssamgöngum sem byrjar í janúar. Suðurnesjabær bendir á að það er líka verið að fækka ferðum eitthvað. Vegagerðin – eingöngu verið að fækka ferðum sem eru ekki mikið

Fyrri samráðsfundur umferðaröryggisáætlun Suðurnesjabæjar

notaðar. Líka að betrubæta aðstöðu við FS – vagninn keyra þar sem hann kemst að og mun fara framhjá FS í öllum ferðum (leið 89). Var ekki hægt að taka þá ákvörðun nema að vetrarþjónusta væri góð á svæðinu Búið að kynna þjónustuverinu hjá Vegagerðinni þessar breytingar. Vakstöð vildi meina að væri í fyrsta forgangi en þau eru með stórt svæði og þá þarf að forgangsraða og þá er það Rósaselstorg að Reykjanesbæ sem endar í forgangi. Vegagerðin þarf þá að taka núna með í myndina að verið er að breyta þjónustu almenningsvagna. Vegagerðin er bara með x mörg tæki á svæðinu sem setur ákveðnar skorður.

Upplifun margra íbúa að þjónustað sé ekki fyrir en um 7-8 leytið (vegur út í Garð).

Vegagerðin bendir á að gott væri ef það er farið ofan í slysin sem eru á vegum Vegagerðarinnar og forgangsraða þeim aðgerðum sem farið verði í. Er þetta ástand eða umhverfi vegarins.

Suðurnesjabær biður um að það sé gott að sjá slysa sem eiga sér stað innan kjarnanna, hvar eru þau og eru þau alvarleg. Suðurnesjabær bendir á að mikilvægt er að sundur greina milli árstíða og sjá hversu stór hluti er að gerast á veturna. Eins og Svanur nefndi þá nýtist þetta líka í forgangsroðun snjómoksturs og stefnumótun.

Rætt um gönguleiðir krakka í Sandgerði. Mikið af börnum að fara í gegn frá Lækjamótum (og leikvöllur þar í kring). Svæðið alveg óupplýst og þarna mætti lýsa. Við endann á Holtsgötu er engin gangbraut og mikið flæði á krökkum að nalgast Ásabraut og koma sér að grunnskólanum. Eftir að leikskólinn bættist við norðan Byggðavegar þá er mikið verið að þvera og lítið um þverunarmöguleika. Keyrt nokkuð hratt þarna. Hraðakstur við Lækjamót við göngustíg sem liggur að stíg sunnan við. EFLA bendir á þó úr könnun má sjá að margir krakkar að ganga þarna um. Ásabraut er með fáar gangbrautir – ein austast. Það eru bara 3 gangbrautir og þarna þarf að bæta við á Holtsgötu 26. Bent á að það er ekki nógu mikil umferð þar sem þrengingin er. Járnhlið sem eru opnuð, rafskútur, hlaupahjól og aðrir fara beint yfir. Veggir/girðingar þarna nálægt og erfiðar sjónvegalengdir. eru sjö götur sem fara inn á Ásabrautina. Það þarf ekki bara að setja gangbrautir heldur líka að hægja á umferðinni. Sandgerðisbær bendir á að það þarf að klára götuna þannig að hún sé öll eins og hún er neðst á Ásabrautinni. Þegar hún klárast – þegar fjármagn næst – að bæta aðgengi og aðstöðu á götunni. Fundarmenn benda á að skoða upphækkaða gangbraut við nr. 26.

Byggðavegur – mikill hraðakstur. Lögregla bendir á að það vantar merki á einhverjum stöðum á Byggðavegi að setja þar 50 km/klst. Því það eru ekki allir sem sjá hraðakstursmerkið.

Fulltrúi íþróttafélaga – nýja Skerjahverfið. Ætti að vera gönguleið í gegnum Reynissvæðis og yfir Sandgerðisveg. eru einu gönguljósín í Sangerði og því væri frekar að hafa gönguljósín þar sem verið var að benda á áðan (Lækjarfit). EFB – framkvæmd í gangi núna sem er í vinnslu og verið að búa til göngustíg.

3 Annað – næstu skref

Senda ábendingar um staði og annað sem má benda á. Þegar skýrslan er tilbúin, með aðgerðum og aðgerðarlistum þá hittist samráðsfundur aftur og farið er yfir skýrsluna í

Fyrri samráðsfundur umferðaröryggisáætlun Suðurnesjabæjar sameiningu. Gott ef fundarmenn geta verið búnir að horfa á skýrsluna og koma með athugasemdir.

VIÐAUKI B - AÐRAR AÐGERÐIR

Hér að neðan eru listaðar upp aðrar aðgerðir innan sveitarfélagsins sem eru flokkaðar í annan forgang.

Staðsetning	Ástæða aðgerðar	Lýsing á aðgerð	Uppruni aðgerðar	Staður
Ásabraut - Hólagata	Hár veggur við Ásabraut 57 sem skyggir á sýn	Auka sýn með því að lækka vegg við gatnamót	Vettvangsferð	Sandgerði
Vítatorg - öll gatan	Vantar stíg til að tengja saman við strandstíg	Gera stíg meðfram vítatorgi þar sem hann hættir	Vettvangsferð	Sandgerði
Vítatorg - Norðurgarður	Akreinar óljósar vegna lyftarabrautar.	Hér vantar merkingar og lýsa betur hvar eigi að keyra.	Vettvangsferð	Sandgerði
Túngata - gönguþverun við Túngötu 11-13	Stígur beggja vegna Túngötu en engin örugg þverun	Útfæra upphækkaða gönguþverun líkt og á Hlíðargötu og Suðurgötu	Íbúasamráð	Sandgerði
Eyrargata-Sjávargata	Illa skilgreind gatnamót - forgangur á gatnamótunum ekki skýr	Setja kanta og skilgreina akstursstefnur. Setja biðskyldu á Sjávargötu	Vettvangsferð	Sandgerði
Byggðavegur milli Steinhóls og Sandgerðisvegur	Vantar stíga meðfram Byggðarvegi	Setja stíg meðfram Byggðavegi að Sandgerðisvegi	Vettvangsferð	Sandgerði
Ásabraut - Hjallagata	Skertar sjónlengdir frá Hjallagötu á Ásabraut til vestur (við Hjallabraut 1)	Skoða að breikka gangstétt meðfram Hjallabraut 1, snyrta gróður	Gönguleiðir skólabarna	Sandgerði
Sjávarbraut	Sjávarstígur endar og engin skilgreind gönguleið að stíg norðan Hafnargötu	Tengja sjávarstíg við stíg sem liggur norðan Hafnargötu með öruggum hætti. Tryggja örugga þverun yfir Hafnargötu	Vettvangsferð	Sandgerði
Hafnargata - Sjávarbraut	Ekki skýrt hvar akstursleið/gata er og hvað er bílastæða á lóð	Skilgreina betur hvar gatan er með köntum eða plast pollum. Vantar umferðarskilti sem tilgreinir forgang	Vettvangsferð	Sandgerði
Sandgerðisvegur að Eyrargötu og Sjávargötu	Göngustíg vantar meðfram Sandgerðisvegi að Strandgötu- fólk gengur á götunni	Tengja stíg frá Sandgerðisvegi að sjávarstíg	Vettvangsferð	Sandgerði

Staðsetning	Ástæða aðgerðar	Lýsing á aðgerð	Uppruni aðgerðar	Staður
Heiðarbraut - Einholt	Skertar sjónvegalengdir úr vestri- grindverk og annað á lóð sem skyggir	Skoða að þrengja við innkeyrsluna, stækka gangstéttina (lengra eyra) eða lækka grindverk	Vettvangsferð	Garður
Réttarholtsvegur - Garðskagavegur	Nýtt skipulag og þörf að lækka hraða	Fyrirhugað hringtorg með nýju skipulagi sem virkar sem þéttbýlishlið og dregur úr hraða	Hagsunasmráð	Garður
Heiðarbraut 1-7	Þörf á að tengja göngustíg á Heiðarbraut meðfram húsum 1-7. Kemur í veg fyrir að bílum er lagt meðfram götu.	Koma fyrir göngustíg suðaustan Heiðarbrautar til að tengja göngustíg.	Vettvangsferð	Garður
Garðskagaviti - aðkeyrsla	Erfiðar aðstæður þar sem mikið er af gangandi og bílum saman	Skilgreina sem vistgötu/bílastæði (15 km/klst). Liggur fyrir deiliskipulag fyrir svæðið.	Hagsmunasmráð og vettvangsferð	Garður
Garðaskagavegur milli Sandgerðis og Garðs	Þversnið er mjótt og mikið um þung ökutæki.	Breikka þversnið eða lækka hraða í 70 km/klst.	Vettvangsferð	Vegagerðin
Garðskagavegur við Leiru (golfvöll)	Mörg slys á stuttum kafla	Slysagreining bendir til að skoða þurfi kafla betur. Mögulega athuga stefnugreind T-gatnamót, skoða vegferil, þverhalla.	Slysagreining	Vegagerðin
Sandgerðisvegur - vegkafla vestan við gatnamót Sandgerðisvegar- Miðnesheiðarvegar	slysagreining bendir til þess að mörg slys á þessum kafla hafa átt sér stað á þessum kafla að vetrarlagi og aðallega einslys	Skoða hliðarsvæðin (að öryggissvæði sé uppfyllt), fláa og afvötnun	Slysagreining	Vegagerðin