



Umferðaröryggisáætlun 2019-2023 Kjósarhreppur

Maí 2019

þekkingarleit -ar kvk

1 að efla, þetta, það að

vilja v

að f

þekking

fróðleiksás

árangur áran

hóurstaða, það sei

(herra, gefa) góðan árangur -an ek > áran

þróttum 2 / árferði virðing -ar, -ar kvk 1 mat,

það meta til verðs 2 álit, heiður • það að virða > njór

virðingar / sýna e-m virðingu / bera virðingu fyrir e-u eð

e-m for|skot HK 1 frestur 2 forhlaup, sá munur sem keppandi

lur fram yfir keppinauta sína þegar hann fær t.d. að byrja fy

þefur tekist að komast fram úr þeim > 100 metra forskot / 1

forskot / hafa gott forskot vera fremstur > hafa yfirburði 3 þa





18579

<https://vsoradgjof.sharepoint.com/teams/18579-umferaroryggistlun-kjsarhrepps/Verkefnisgogn/18579-greinargerð.docx>

Maí 2019

Nr. útg.	Dagsetning	Unnið	Yfirfarið	Samþykkt
1	08.04.2019	KEP	SÓ	KEP
2	16.05.2019	KEP	SÓ	KEP

Samgöngu- og fjarskiptanefnd samþykkti á öðrum fundi sínum þann 31. júlí 2018 að fá heimild hjá hreppsnefnd að hefja vinnu við umferðaöryggisáætlun fyrir Kjósarhrepp í samstarfi við VSÓ ráðgjöf. Nefndinni fannst brýnt að ráðast í þetta verkefni til að fá greiningu á þeim verkefnum sem nefndin taldi nauðsynlegt væri að fara í með skilvirkum hætti, með áætlun fengist yfirsýn yfir ástand vega, umferðaöryggis og hvernig best sé að forgangsraða verkefnum. Mörg verkefni liggja fyrir og ákall íbúa og hagsmunahópa á aðgerðir af hálfu sveitarfélagsins að bættu umferðaöryggi fyrir alla er nauðsynlegt að hafa greinagóða áætlun og grófa kostnaðaráætlun til að forgangsraða verkefnum og hafa gögn til grundvallar beiðnum um aðgerðir af hálfu stjórnvalda. Áætlunin er ætluð að vera leiðbeinandi í komandi verkefnum sveitarfélagsins sem verður fylgt vel eftir enda að mörgu að hyggja, með aukinni fræðslu og bættu umferðaöryggi handa öllum sem ferðast um sveitarfélagið.

Regína Hansen Guðbjörnsdóttir
Formaður samgöngu- fjarskiptanefndar

Efnisyfirlit

1	Inngangur	5
1.1	Samráð	5
1.2	Verkferli	6
2	Slysagreining	7
3	Stöðumat	12
3.1	Hvalfjarðarvegur	12
3.1.1	Útskot/Áningastaðir	12
3.1.2	Einbreið brú yfir Laxá í Kjós	13
3.2	Kjósarskarðsvegur, Meðalfellsvegur og Eyrarfjallsvegur	14
3.3	Fristundabyggðin	14
3.4	Reiðvegir	15
3.5	Fræðsla	16
3.6	Annað	16
4	Stefna og markmið	18
4.1	Á landsvísu	18
4.2	Aðalskipulag Kjósarhrepps	18
4.3	Stefna og markmið fyrir umferðaröryggisáætlun Kjósarhrepps 2019-2023	19
5	Framkvæmdaáætlun	20
6	Niðurstöður	22
7	Heimildir	23

Samfélagslegur kostnaður af umferðarslysum er um 40-60 milljarðar króna á ári og er því mikilvægt verkefni að bæta umferðaröryggi. Flest slys verða vegna mannlegra mistaka, því er það á ábyrgð okkar allra að hegðun okkar í umferðinni sé í samræmi við reglur og aðstæður hverju sinni (*Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið, Umferðaröryggisáætlun 2019-2033*). Einnig er mikilvægt að samgöngumannvirki og umhverfi þeirra sé skipulagt þannig að draga megi úr afleiðingum slysa þegar þau gerast, þetta er oft kallað að umhverfið sé fyrirgefandi.

Samgöngu- og fjarskiptanefnd Kjósarhrepps samþykkti í október 2018 að unnin skyldi umferðaröryggisáætlun fyrir sveitarfélagið. Umsjón verkefnis var í höndum formanns samgöngu- og fjarskiptanefndar sveitarfélagsins með aðstoð VSÓ Ráðgjafar. Vinna við gerð áætlunarinnar fór fram á tímabilinu október 2018 – apríl 2019.

Markmið með gerð umferðaröryggisáætlana er að auka vitund forráðamanna sveitarfélaga og íbúa um umferðaröryggi. Samráðshópur er skipaður með fulltrúum hagsmunaaðila umferðaröryggis og auglýst er eftir ábendingum frá íbúum. Með þessu móti fær rödd allra að heyrast og lagt er upp með að hagsmunir allra séu teknir með.

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 slys undanfarinna ára og þriðji kafli greinir stöðu umferðaröryggis í sveitarfélaginu 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 Samráð

Óskað var eftir ábendingum frá íbúum og hagsmunaaðilum er vörðuðu umferðaröryggi í sveitarfélaginu á heimasíðu sveitarfélagsins, einnig var safnað saman þeim ábendingum sem höfðu borist sveitarfélaginu undanfarin ár.

Samráðshópur var myndaður með helstu hagsmunaaðilum umferðaröryggis hjá sveitarfélaginu. Aðilar í samráðshóp eru taldir upp í töflu 1.1. Fundur samráðshóps var haldinn þann 15. janúar 2019.

Allir aðilar í samráðshóp fengu áætlunina til yfirlstrar.

Haldinn var íbúafundur um gerð áætlunarinnar þann 9. febrúar 2019 sem auglýstur var á heimasíðu sveitarfélagsins og í Mosfellingi. Á fundinum gafst íbúum tækifæri á að taka þátt í umræðum um umferðaröryggisáætlunina og gera athugasemdir við vinnuna.

Tafla 1.1: Fulltrúar í samráðshóp

Adam Finnsson	Björgunarsveitin Kjölur
Guðbrandur Sigurðsson	Lögreglan
Guðmundur Davíðsson	Hestamaður og varaformaður samöngu- og fjarskiptanefndar
Guðmundur Páll Jakobsson	Íbúi og ritari samöngu- og fjarskiptanefndar
Hermann Ingólfsson	Skólaakstur
Katrín Halldórsdóttir	Vegagerðin
Kolbrún G. Þorsteinsdóttir	Samgöngustofa
Kristjana Erna Pálsdóttir	Ráðgjafi frá VSÓ Ráðgjöf
Regína Hansen Guðbjörnsdóttir	Formaður samöngu- og fjarskiptanefndar

1.2

Verkferli

Tímabil	Aðgerðir
Ágúst – september 2018	Auglýst eftir ábendingum frá íbúum á heimasíðu Kjósarhrepps.
Október 2018	Hreppsnefnd Kjósarhrepps samþykkti að vinna áætlun í samstarfi við VSÓ. Fundur fulltrúa Kjósarhrepps með VSÓ.
Október - nóvember 2018	Ábendingum sem borist höfðu sveitarfélaginu safnað saman og sendar á VSÓ. Gögnum um slys undanfarinna ára í sveitarfélaginu safnað saman og greind.
Október – nóvember 2018	Samráðshópur skipaður og óskað eftir ábendingum frá fulltrúum hópsins.
Desember 2018	Vettvangsferð ráðgjafa VSÓ.
Janúar 2019	Fundur hjá samráðshóp.
Febrúar 2019	Íbúafundur í Kjósarhreppi.
Febrúar – apríl 2019	Vinnsla umferðaröryggisáætlunar.
Apríl 2019	Farið yfir áætlunina með fulltrúa Kjósarhrepps.
Apríl 2019	Umferðaröryggisáætlun send til yfirlestrar hjá samráðshóp.
Maí 2019	Umferðaröryggisáætlun kynnt fyrir samöngu- og fjarskiptanefnd Kjósarhrepps.
Maí 2019	Umferðaröryggisáætlun samþykkt af hreppsnefnd Kjósarhrepps 14.5.2019 og gefin út

Við gerð árlegrar fjárhagsáætlunar skal taka tillit til umferðaröryggisáætlunar. Áætlað er að umferðaröryggisáætlun verði 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.

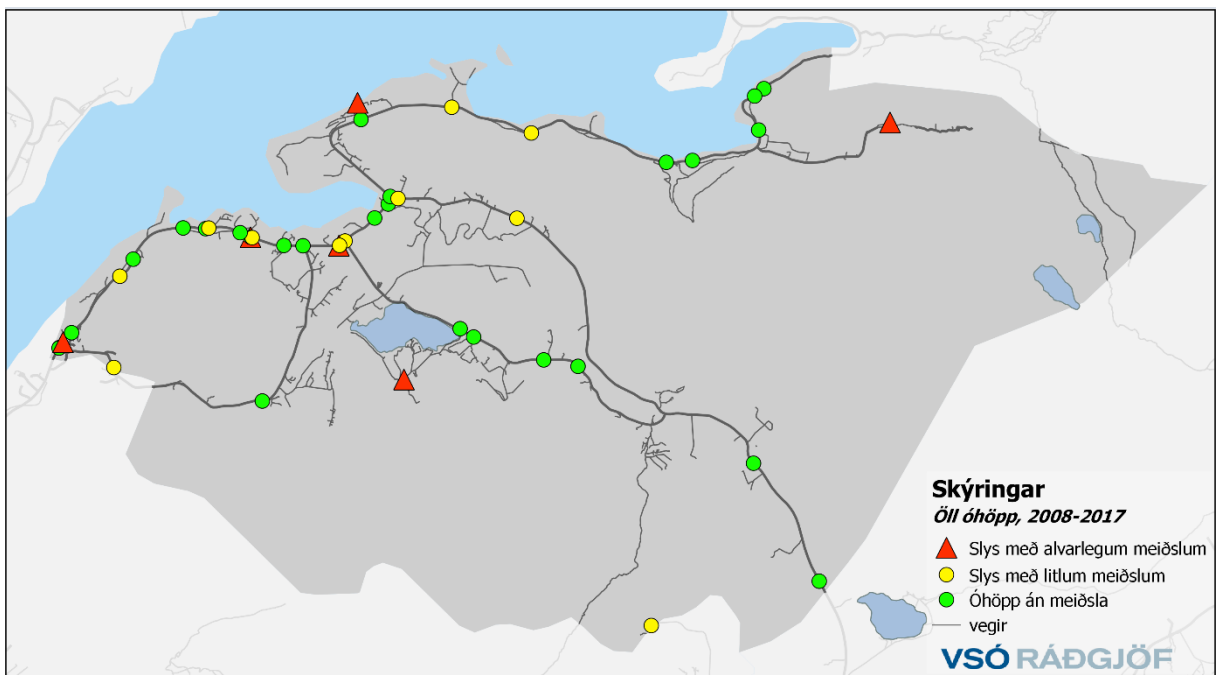
2 Slysagreining

Tekin voru saman gögn frá Samgöngustofu um tilkynnt umferðaróhöpp í sveitarfélaginu fyrir árin 2008-2017, að báðum árum meðtöldum. Gögnin frá Samgöngustofu eru unnin upp úr tilkynningum lögreglu og fyrirtækisins Aðstoð og öryggi.

Í þessari greiningu er bæði talað um óhöpp 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 meiðsli 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 2008-2017 sýndur á korti. Tilvikin eru litagreind eftir alvarleika þeirra.

Á mynd 2.2 eru tilvik síðustu 5 ára (2013-2017) tekin fyrir sérstaklega og sýnd á korti. Þegar greiningin var unnin voru ekki til gögn fyrir árið 2018.

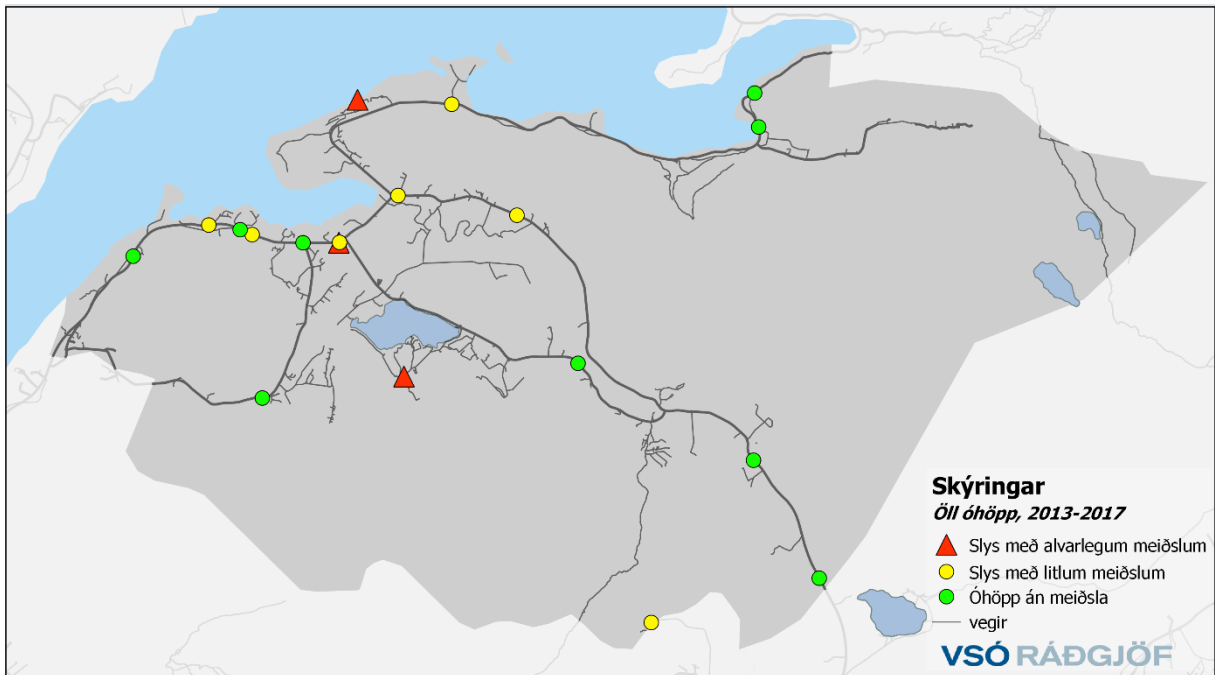


Mynd 2.1 Tilvik í Kjósarhreppi árin 2008-2017. Grænir hringir eru óhöpp, gulir hringir slys með litlum meiðslum og rauðir þríhyrnir slys með alvarlegum meiðslum. Ekkert banaslys var skráð á tímabilinu.

Myndir 2.1 og 2.2 sýna að meira en helmingur tilvika gerist á Hvalfjarðarvegi, enda er þar mesta umferðin í sveitarfélaginu.

Fjöldi tilvika árin 2008-2017 eru alls 44, árin 2013-2017 voru þau 20. Í töflunni fyrir neðan sést skipting tilvika eftir alvarleika þeirra.

	Fjöldi 2008-2017	Fjöldi 2013-2017
Óhöpp	26	9
Lítil meiðsli	11	7
Alvarleg meiðsli	7	4
Banaslys	0	0
	44	20

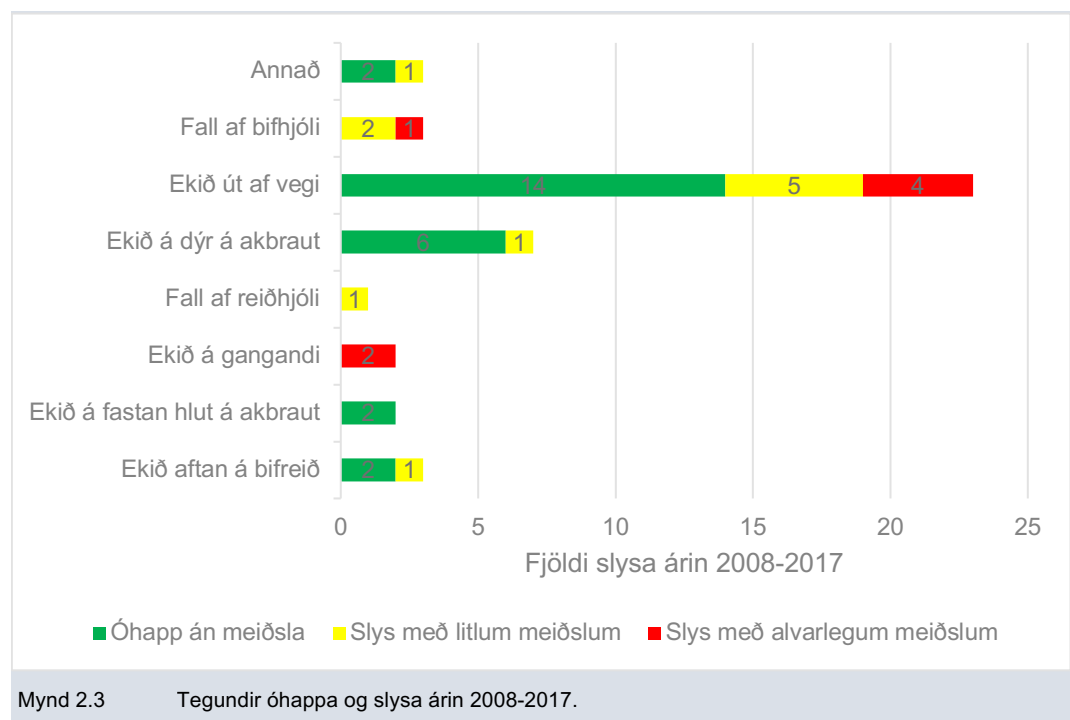


Mynd 2.2

Tilvik í Kjósarhreppi árin 2013-2017. Grænir hringir eru óhöpp, gulir hringir slys með litlum meiðslum og rauðir þríhyrningar slys með alvarlegum meiðslum. Ekkert banaslys var skráð á tímabilinu

Óhöpp án meiðsla eru algengust tilfella í Kjósarhreppi eða 59% af öllum tilvikum árin 2008-2017. Slys með meiðslum (lítill meiðsli og alvarleg meiðsli) eru 41% allra tilvika árin 2008-2017. Síðustu 5 ár eru hins vegar slys með meiðslum 55% allra tilvika. Erfitt er þó að segja til um þróunina þegar slysin eru svona fá og hefur hvert tilvik mikil áhrif á heildina.

Tegundir slysa sjást á mynd 2.3 og eru þær litagreindar eftir alvarleika þeirra.

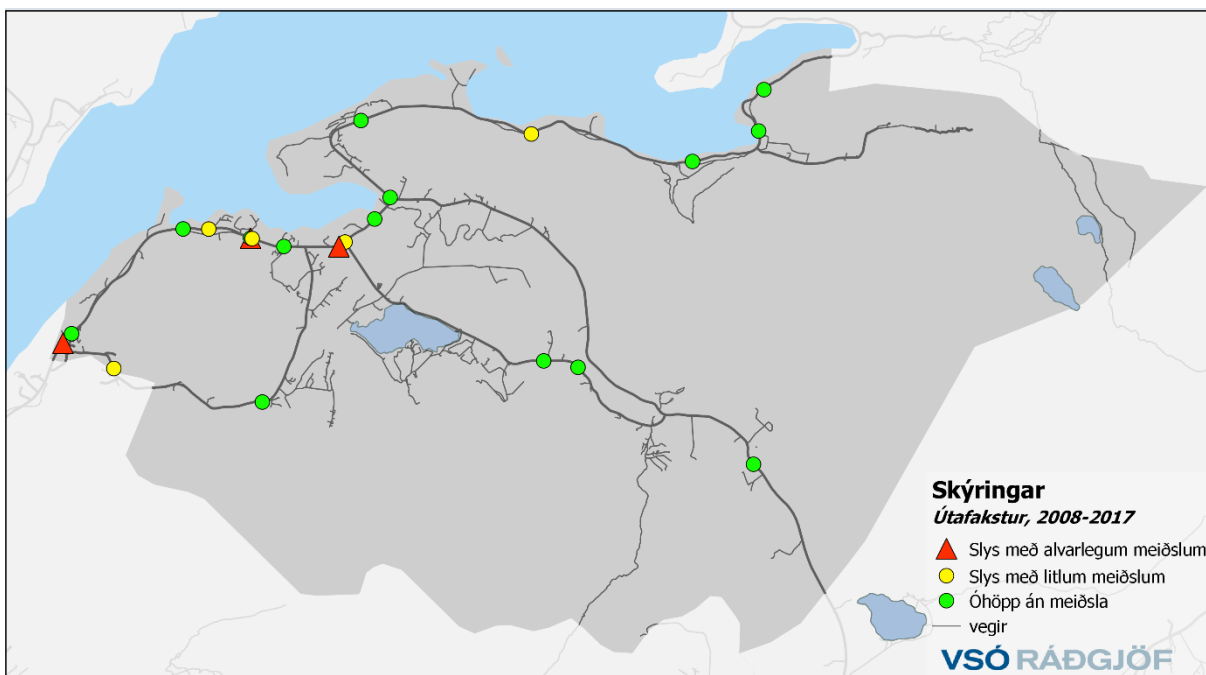


Mynd 2.3

Tegundir óhappa og slysa árin 2008-2017.

Flest tilvik verða við útafakstur. Fjögur slys með alvarlegum meiðslum og fimm slys með litlum meiðslum urðu við útafakstur og urðu langflest þeirra á Hvalfjarðarvegi. Slæm færð er orsök um 40% tilvika vegna útafaksturs. Á mynd 2.4 hafa tilvik þar sem ekið var út af

vegi verið einangruð.. Á myndinni sést að á Hvalfjarðarvegi er oftari ekið út af sunnan við vegamót við Kjósarskarðsvegur heldur en norðan við þau og að þar eru afleiðingarnar alvarlegri.



Mynd 2.4

Tilvik í Kjósarhreppi árin 2008-2017 þar sem ekið er útaf.

Næst algengasta tilvik óhappa er þegar ekið er á dýr á akbraut. Þrjú slys með meiðslum urðu á óvörðum vegfarendum, tvö á gangandi og eitt fall af reiðhjóli. Slysni á gangandi urðu hvorug þegar verið var að þvera þjóðvegi, heldur þegar mannlaust ökutæki rann á gangandi. Fallið af reiðhjólinu var á sveitarfélagsmörkum við útivist og því ekki beinlínis umferðarslys. Þrjú slys með meiðslum urðu vegna falls af bifhjóli.

Helstu orsakir tilvika eru eftirfarandi:

- Mannlegar ástæður 36%
- Slæm færð (hálfka/ísing/krapi/vatnsagi) 20%
- Dýr á vegi 16%
- Lausamöl/steinkast 11%

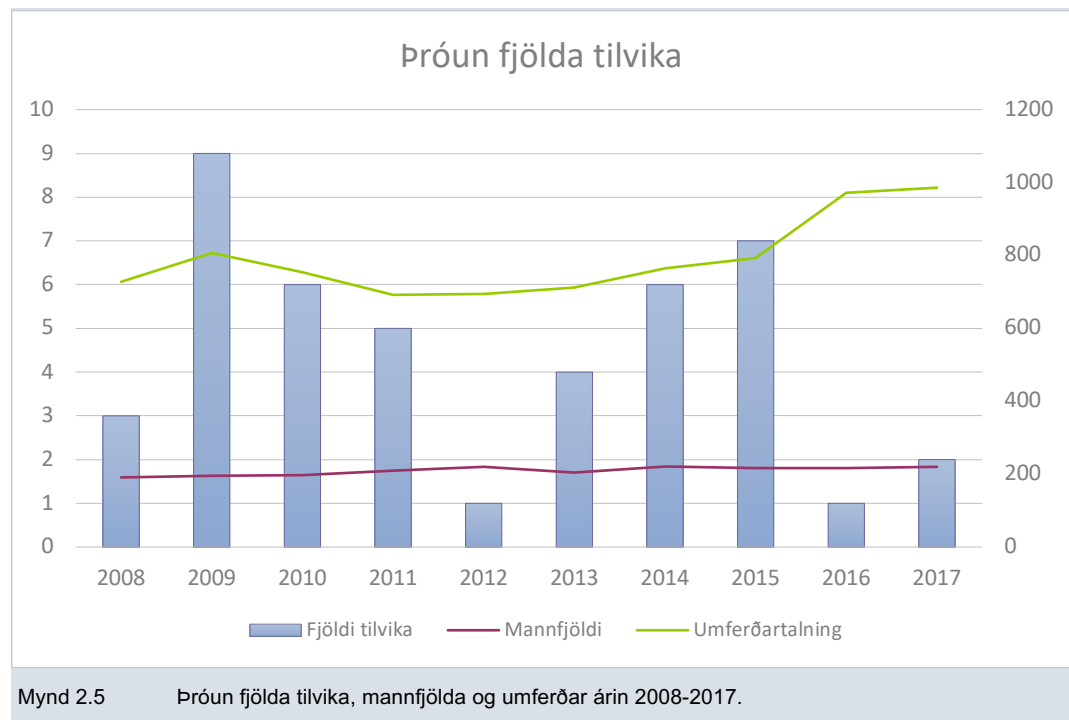
Aðrar ástæður útskýra 16% tilvika.

Mannlegar ástæður geta verið margvíslegar og voru t.d. eftirfarandi skráðar í Kjósarhreppi á könnunartímabilinu; ökumaður veldur slysi, ógætilega ekið afturábak eða framúr, of stutt bil milli bifreiða, ölvun við akstur, of hraður akstur, gáleysi, notkun fíkniefna, andleg veikindi og svefn.

Í fjórum af 44 tilvikum árin 2008-2017 var ölvun, notkun fíkniefna eða grunur um notkun fíkniefna. Í þremur þessara tilvika voru engin meiðsl en lítil meiðsl í einu þeirra. Í tveimur af 44 tilvikum var ökumaður réttindalaus við akstur, í öðru þeirra tilvika urðu alvarleg meiðsl og lítil meiðsl í hinu tilvikinu. Í einu tilviki var of hraður akstur skráður sem orsök, engin meiðsl urðu í því tilviki.

Þróun fjölda tilvika, mannfjölda og umferðar má sjá á mynd 2.5. Notast var við umferðarmagn úr umferðarteljara á Hvalfjarðarvegi. Á mynd 2.5 sést að fjöldi tilvika er mjög breytilegur, allt frá einu tilviki á ári upp í 9 tilvik á ári. Eins og vikið var að áðan er erfitt að greina þróun þegar um er að ræða fá tilvik. Mannfjöldi helst svipaður milli ára, hins vegar er greinileg mikil aukning í umferð síðastliðin fjögur ár og er ekki óeðlilegt að

álykta að hana útskýri aukning í fjölda ferðamanna um svæðið. Sjá má í grafinu að lítil tengsl virðast vera milli umferðarmagns og fjölda tilvika á svæðinu sérstaklega hin síðari ár.



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 meðaltal yfir allt landið.

Í töflu 2.1 er tekin saman slysatíðni á þremur þjóðvegum í Kjósarhreppi og borin saman við meðalslysatíðni á öllum þjóðvegum í dreifbýli yfir fimm ára tímabil, 2012-2016. Kaflinn á Hvalfjarðarvegi er á milli Eyrarfjallsvegar og Kjósarskarðsvegar og kaflinn á Kjósarskarðsvegi er á milli Hvalfjarðarvegar og Meðalfellsvegar en fyrir Eyrarfjallsveg var slysatíðnin reiknuð fyrir allan veginn.

Tafla 2.1: Slysatíðni eftir árum á þjóðvegum í dreifbýli				
Ár	Meðaltal	Hvalfjarðarvegur 47-02	Kjósarskarðsvegur 48-01	Eyrarfjallsvegur 460-01
2012	0,85	0	0	0
2013	0,86	0,78	0	0
2014	0,79	1,09	0	3,70
2015	0,93	0,70	0	0
2016	0,79	0,28	0	0

Á Kjósarskarðsvegi er slysatíðnin 0 á kaflanum sem til skoðunar var en engin tilvik voru skráð á þessu fimm ára tímabili, 2012-2016.

Á Eyrarfjallsvegi er slysatíðnin 0 öll árin fyrir utan árið 2014 og er þá 3,70 sem er næstum því fimmfalt landsmeðaltal. Það útskýrist af því hversu fáir eknir kílómetrar eru á veginum en aðeins eitt tilvik varð þetta ár.

Hvalfjarðarvegur er með talsvert fleiri ekna kílómetra heldur en Kjósarskarðsvegur og Eyrarfjallsvegur. Engin tilvik voru á kaflanum á Hvalfjarðarvegi milli Eyrarfjallsvegar og Kjósarskarðsvegar árið 2012 og því var slysafíðnin 0 það ár. Árið 2014 var slysafíðnin yfir landsmeðaltali en hin árin var hún undir meðaltalinu. Þessi greining leiðir í ljós að miðað við landsmeðaltal er slysafíðni ekki há á þjóðvegum í Kjósarhreppi, hins vegar eru fáir eknir kílómetrar á vegunum og því hefur hvert tilvik mikið að segja.

Slysagreining – samantekt

- ▶ Alls 44 tilvik árin 2008-2017
- ▶ Slys með meiðslum eru 41% allra tilvika árin 2008-2017 en 55% allra tilvika árin 2013-2017
- ▶ Fá tilvik og því lítið hægt að segja til um þróunina
- ▶ Útafakstur algengastur eða 52% allra tilvika 2008-2017
- ▶ Mannlegar ástæður og slæm færð útskýra meira en helming allra tilvika
- ▶ Slysafíðni (fjöldi slysa á milljón ekinna kílómetra) á þjóðvegum í Kjósarhreppi er ekki há miðað við landsmeðaltal

3 Stöðumat

Lagt var mat á umferðaröryggi sveitarfélagsins út frá vettvangsskoðun, slysgreiningu, umræðum samráðshóps og ábendingum frá íbúum. Út frá stöðumati var hægt að setja ákveðin svæði í forgang og móta verkefni er miða að bættu umferðaröryggi sveitarfélagsins.

3.1 Hvalfjarðarvegur

Margar ábendingar bárust vegna Hvalfjarðarvegur. Vegaxlir eru nokkuð mjóar meðfram veginum. Oft er bratt niður að sjó frá veginum og stutt í skurði. Vegrið hafa verið sett upp á erfiðustu stöðunum en skoða mætti að breikka út vegaxlir, sérstaklega í ljósi þess að útafkastur er algengasta tegund tilvika í sveitarfélaginu. Einnig hefur Hvalfjarðarvegur orðið sífellt vinsælli sem hjólréiðaleið undanfarin ár og gætu því breiðari vegaxlir aukið öryggi hjólréiðafólks.

Í vettvangsskoðun voru vegmerkingar á Hvalfjarðarvegi almennt góðar sunnan við vegamót við Kjósarskarðsveg, norðan við þau vegamót voru vegmerkingar daufari og þyrfti að yfirfara þær.

3.1.1 Útskot/Áningastaðir

Umferð um Hvalfjarðarveg hefur aukist mikið undanfarin ár. Vinsælt er meðal ferðamanna að fara í svokallaðar norðurljósaferðir. Borið hefur á því að rútur stoppi á miðjum veginum og ferðamenn séu úti á vegi að taka myndir. Augljóst er að slík hegðun hefur mikla hættu í för með sér.

Skoða þarf hvort fjölgi þurfi útskotum við veginn en eina útskotið áður en komið er að Laxá í Kjós er við Hestapingshól til að koma í veg fyrir að rútum sé lagt á veginum. Lítið skilti er við áningarstaðinn við Hestapingshól, sjá mynd 3.1, en ekki er minnt á hann 200 m áður og því líklegt að óstaðkunnugir aki fram hjá honum. Staðurinn er ómalbikaður og eru vegkantar brotnir við hann, lítið rými er fyrir rútu til að nema staðar þar, sjá mynd 3.2. Svipað ástand er á áningastað við Laxá í Kjós, er hann ómalbikaður og vegkantar brotnir.



Mynd 3.1 Lítið skilti við áningastaðinn Hestapingshól. Ekki er minnt á staðinn 200 m áður.



Mynd 3.2 Áningastaður við Hestapingshól. Ómalbikaður, brotnir vegkantar og lítið rými fyrir rútu.

Ástand útskota við Hvítanes og Fossá er einnig ábótavant. Hins vegar er minnt á þau útskot með skiltum í 200 m fjarlægð áður en komið er að þeim. Við Hvítanes eru sjónlengdir stuttar sé horft frá staðnum út á veginn til beggja átta, sjá mynd 3.3. Við Fossá er mjög bratt frá Hvalfjarðarvegi niður á göngusvæði áningarstaðarins, sjá mynd 3.4. Mælt er með uppsetningu vegriðs á þessum stað.



Mynd 3.3 Áningastaður við Hvítanes. Stuttar sjónlengdir eru til beggja átta þegar ekið er frá staðnum. Myndin sýnir þegar horft er til vesturs.



Mynd 3.4 Áningastaður við Fossá. Mjög bratt er frá vegi niður að göngusvæði áningarstaðarins. Hér þyrfti vegrið.

3.1.2 ***Einbreið brú yfir Laxá í Kjós***

Einbreiða brúin yfir Laxá er mjög mjó, 3,4 m að breidd. Hún var byggð árið 1932 og timburgólf sett 1974. Slitmottum á gólfum er þó reglulega viðhaldið. Brúin stenst ekki nútímakröfur m.t.t. umferðaröryggis og þá sérstaklega í ljósi þeirrar umferðar sem fer um hana. Umrædd brú sést á mynd 3.5.



Mynd 3.5 Einbreið brú yfir Laxá í Kjós.

Mikil umræða hefur skapast um hegðun ferðamanna á brúnni, en bent hefur verið á ferðamenn standi á miðri brúnni við myndatökur en slíkt getur skapað verulega hættu komi bílar að á miklum hraða. Vegagerðin er þó með á áætlun um að taka niður hraða á brúnni niður í 50 km/klst með viðeigandi merkingum. Mun það hafa jákvæð áhrif á umferðaröryggi á brúnni. Varað er við gangandi vegfarendum um 100 m áður en komið er að brúnni en skiltið er á staur með öðru skilti og því lítið áberandi. Bæta þyrfti ástand áningarstaðarins við Laxá til að freista þess að ferðamenn stöðvi frekar þar við myndatökur heldur en á brúnni. Hins vegar er illmögulegt að banna gangandi vegfarendum að fara yfir brúna þar sem engin önnur leið er fyrir þá.

Lagt er til að tvöfalda brúna og hafa rými fyrir gangandi á brúnni. Að öðrum kosti, sé langt í tvöföldun brúarinnar, er lagt til að setja upp göngubrú. Á íbúafundi var ræddur sá möguleiki að hengja göngubrú utan í núverandi. Ekki er ráðlagt að gera það sem núverandi brú er komin til ára sinna og óvíst hvort hún þoli slíkt álag.

Hafa ber í huga að Hvalfjarðarvegur er sá vegur sem umferð fer ef Hvalfjarðargöng lokast vegna slysa eða viðhalds og ef Kjalarnes lokast vegna veðurs. Auk þess er hann öryggisvegur í náttúrhamförum. Því er mikilvægt að vegurinn sé öruggur.

3.2 Kjósarskarðsvegur, Meðalfellsvegur og Eyrarfjallsvegur

Á Kjósarskarðsvegi þyrfti að lagfæra yfirborðsmerkingar og bæta við stikum. Útskot er við Þórufoss, það er hins vegar frekar lítið og erfitt fyrir rútur að snúa við þar. Ef fleiri en ein rúta kemur að Þórufossi að þá er þeim vanalega lagt á Kjósarskarðsvegi. Skoða þarf að stækka útskotið. Bílastæðið þar er einnig illa afmarkað.

Íbúum þykir Eyrarfjallsvegur (Miðdalsvegur) illa farinn og vilja að hann sé malbikaður. Vegurinn er nokkuð hlykkjóttur og samkvæmt íbúum og björgunarsveit getur hann verið hættulegur í vissum veðrum og hafa bílar oltið þar. Skoða þarf að breyta hámarkshraða á veginum þannig að hraðinn sé í samræmi við aðstæður. Notaður hefur verið leiðbeinandi hraði og þrengingar á kafla vegarins, sjá mynd 3.6. Skoða þyrfti nánar að setja leiðbeinandi hraða á erfiðum köflum.



Mynd 3.6 Leiðbeinandi hraðaskilti og þrenging á kafla Eyrarfjallsvegar.

Meðalfellsvegur hafði nýlega verið malbikaður í vettvangsskoðun en það átti eftir að yfirborðsmerkja veginn. Mjög grýttur kafli er á malarhluta Meðalfellsvegar. Í kafla 3.3 hér að neðan verður farið frekar í umferðaröryggi á Meðalfellsvegi þegar ekið er í gegnum frístundabyggðina.

3.3 Frístundabyggðin

Frístundabyggðin liggur að Meðalfellsvegi. Hraði er tekinn niður úr 90 niður í 70 og svo í 50 km/klst áður en komið er inn á það svæði. Minnt er reglulega á hámarkshraðann 50 km/klst og varað við gangandi vegfarendum, sjá mynd 3.7. Engin slys hafa orðið á gangandi né hjólandi vegfarendum á þessu svæði.



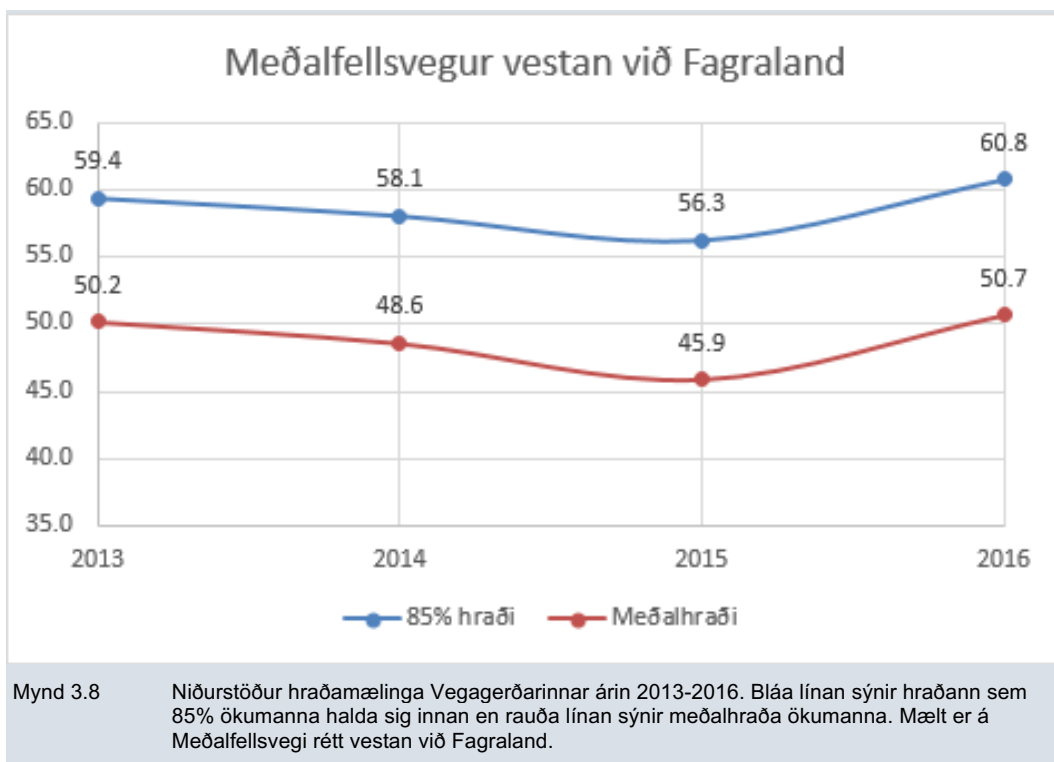
Mynd 3.7 Skilti sem minnir á hámarkshraðann og á gangandi vegfarendur eru með reglulegu millibili á Meðalfellsvegi.



Mynd 3.8 Gangbraut yfir Meðalfellsveg. Það vantar yfirborðsmerkingu en í vettvangsskoðun hafði nýlega verið malbikað.

Ein gangbraut er yfir Meðalfellsveg, sjá mynd 3.8. Samkvæmt leiðbeiningum Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar um göngupveranir er ekki þörf á gangbraut á þessum stað. Ekki er talið að margir gangandi og hjólandi þveri veginn. Hins vegar þar sem gangbrautin er þarna í dag er erfitt að réttlæta að fjarlægja hana en hún tengir frístundabyggðina við Kaffi Kjós. Gangbrautin er þó nokkuð óheppilega staðsett m.t.t. sjónlengda. Nýlega er komið úr beygju þegar komið er að henni og einnig er hár gróður í vegköntum sem skerðir sjónlengdir frekar. Mælt er með því að fjarlægja há tré upp við veginn á þeim stöðum þar sem sjónlengdir eru skertar og snyrta annan gróður.

Greind voru gögn úr hraðamælingum frá Vegagerðinni. Á mynd 3.8 sjást niðurstöður mælinga frá Meðalfellsvegi rétt vestan við Fagraland sem er innan 50 km/klst svæðisins. Gögnin eru frá árunum 2013-2016, þar sést að hraðinn lækkaði frá 2013 til 2015 en hækkaði aftur árið 2016. Árið 2016 er hraðinn sem 85% ökumanna halda sig innan 10 km/klst yfir leyfilegum hámarkshraða. Ekki fengust gögn frá 2017 og 2018. Mikilvægt er að fylgjast með þróun hraða á þessu svæði og skoða frekari aðgerðir ef ekki næst að halda hraða niðri, t.d. með uppsetningu blikkljósra eða hraðaskilta.



Ekkert sérrými er fyrir gangandi meðfram Meðalfellsvegi en skoða mætti að leggja þar göngustíg til að auðvelda íbúum og sumarbústaðagestum að ferðast fótgangandi um svæðið. Við Meðalfellsvatn er göngustígur sem er illa viðhaldið.

Áningastaður er við Meðalfellsvatn. Sjónlengdir frá þeim stað stuttar. Því er mikilvægt að umferðarhraði sé ekki hár við þann stað.

3.4

Reiðvegir

Hestamenn kvörtuðu undan akstri torfæruhjóla og reiðhjóla á reiðvegum sem getur valdið hættu ef hestar fælast. Reiðvegirnir eru skilgreindir í aðalskipulagi hreppsins en eru ekki merktir með skiltum. Lagt er til að merkja alla reiðvegi með upplýsingum um GPS hnit sem og setja upp skilti sem sýnir bann við akstri ökutækja á reiðvegum.

Í dag þverar reiðvegur Kjósarskarðsveg. Ósk er meðal hestamanna að útbúa reiðleið undir brúnni á Kjósarskarðsvegi til að bæta öryggi hestamanna og hesta, sjá mynd 3.9. Greina þarf hvort reiðleið á þessum stað sé möguleg m.t.t. jarðvegs, fjarlægð í undirstöður brúarinnar o.fl. þátta.

3.5

Fræðsla

Á vef Samgöngustofu er hægt að finna upplýsingar um öryggi í umferðinni. Má þar t.d. nefna upplýsingar um öryggisbúnað barna í bílum, notkun endurskinsmerkja, öryggisbúnað á reiðhjólum og fleira.



Mynd 3.9 Skoða þarf nánar útfærslu á mögulegri reiðleið undir brú á Kjósarskarðsvegi. Mynd: Regína Hansen.

Í Kjósarhreppi eru ekki reknir grunnskólar né leikskólar og því verður ekki komið inn á fræðslu á þeim skólastigum. Börnum í hreppnum er hins vegar ekið með skólabíl til Klébergsskóla. Mikilvægt er að minna reglulega á notkun öryggisbelta í skólarútum. Í skólanum er hægt að hvetja til notkunar endurskinsmerkja og geta skólastjórnendur sótt ýmsan fróðleik um umferðaröryggi skólabarna á vefsíðunni www.umferd.is sem Samgöngustofa heldur úti. Hægt er að sækja gátlista fyrir skólaferðir á síðunni til að tryggja að umferðaröryggið sé sett á oddinn í slíkum ferðum.

Í samráði við Samgöngustofu væri hægt að senda upplýsingabæklinga um notkun bílbelta og fleira á heimili í hreppnum. Slysagreiningin leiddi í ljós að í tveimur tilvikum á könnunartímabilinu voru ökumenn réttindalausir við akstur og í fjórum tilvikum var ökumaður ölvaður eða undir áhrifum fíkniefna við akstur. Auka þarf fræðslu til ökumanna og er því mikilvægt að umferðaröryggisáætlun sé kynnt vel fyrir íbúum og þeir meðvitaðir um þá vinnu sem á sér stað. Það kom til tals í samráðshópnum að erlendir ferðamenn standi út á miðjum vegi og á einbreiðu brúnni yfir Laxá við myndatökur. Samvinnu þarf við ferðaskrifstofur. Ferðaskipuleggjendur og leiðsögumenn þurfa að miðla upplýsingum til ferðamanna um hættuna sem felst af slíkri hegðun.

3.6

Annað

Björgunarsveitarfólk talar um að fjarskipti í hreppnum séu stopul sem hefur áhrif á björgunaraðgerðir. Uppsetning fleiri veðurmæla myndi gefa betri upplýsingar um aðstæður fyrir útköll. Einnig talaði fulltrúi skólaaksturs um þörf á fleiri vindmælum til að þekkja betur veðuraðstæður áður en lagt væri af stað vegna skólaaksturs. Á samráðsfundi var lagt til að bæta við vindmæli í Kjósarskarði annars vegar og í Tíðaskarði ofan við Hjarðarnes hins vegar.

Ábendingar bárust vegna lausagöngu nautgripa og búfénaðs. Lausaganga hesta hefur verið bönnuð í hreppnum. Samkvæmt slysagreiningu urðu 16% tilvika á árunum 2008-2017 vegna ákeyrslu á dýr á akbraut. Í einu þessara tilvika slasaðist ökumaður. Bent hefur verið á ástand fjárgirðinga, bæði eru þær illa farnar sums staðar og á öðrum stöðum vantar þær. Við uppsetningu fjárgirðinga þarf að ganga úr skugga um að þær séu ekki inn á öryggissvæði vegarins og munu því ekki valda hættu við útafakstur.

Á vegamótum eru staðsett skilti með upplýsingum um þá bæi sem eru meðfram veginum. Bílar staðnæmast á veginum til að lesa skiltin sem getur valdið árekstrarhættu þegar annar bíll ekur inn á veginn frá gatnamótunum. Skoða ætti að útbúa útskot fyrir framan skiltin þar sem bílar geta stöðvað

Á samráðsfundi og íbúafundi var mikið rætt um snjómokstur í hreppnum. Almennt þykir mokstur hafa tekist vel til undanfarið ár. Vangaveltur voru um að mögulega þyrfti moksturinn að hefjast fyrr á Hvalfjarðarvegi til að minnka slyshættu þeirra sem eru fyrr á ferðinni.

Stöðumat – samantekt

- ▶ Mjóar vegaxlir á Hvalfjarðarvegi
- ▶ Skoða þarf að fjölga og bæta ástand útskota á Hvalfjarðarvegi
- ▶ Einbreið brú yfir Laxá í Kjós – mjög mjó og hegðun ferðamanna á brúnni skapar hættu
- ▶ Skertar sjónlengdir á Meðalfellsvegi
- ▶ Merkja reiðvegi með uppsetningu skilta
- ▶ Vantar fleiri vindmæla til að þekkja betur aðstæður fyrir útköll og skólaakstur

4 Stefna og markmið

Á landsvísu eru sett fram markmið í umferðaröryggismálum sem horfa verður til við gerð nýrra áætlana. Einnig hafa sveitarfélögin markað sér stefnu í sínu aðalskipulagi. Farið verður stuttlega hér á eftir yfir gildandi markmið og stefnur á landsvísu og í aðalskipulagi Kjósarhrepps. Þessi markmið ásamt vinnu við gerð áætlunarinnar og áherslum samráðshóps lögðu grunn að stefnu og markmiðum þessarar áætlunar og er þeim lýst í kafla 4.3.

4.1 Á landsvísu

Stefnumörkun í umferðaröryggismálum á Íslandi er að finna í umferðaröryggisáætlun. Stefna stjórnvalda í þessum málaflokki er sú að banaslys og alvarleg slys í umferðinni eru óásættanleg. Forgangsraða skal öryggi frammar en ferðatíma, þægindum eða öðrum markmiðum framkvæmda og aðgerða í umferðarmálum.

Yfirmarkmið umferðaröryggisáætlunar til ársins 2033 eru:

- ▶ Að Ísland verði í hópi fimm bestu Evrópuþjóða hvað varðar fjölda látinna í umferð á hverja 100.000 íbúa árin 2019-2033.
- ▶ Að látnum og alvarlega slösuðum fækki að jafnaði um 5% á ári til ársins 2033.

Undirmarkmið umferðaröryggisáætlunar til ársins 2033 eru:

- > Engin börn, 14 ára og yngri, látist í umferðinni.
- > Ekki verði banaslys sem rekja má til vanrækslu á notkun öryggisbelta.
- > Alvarlegum slysum og banaslysum vegna ölvunar- og fíkniefnaaksturs fækki árlega um 5%.
- > Ungum öikumönnum, 17–20 ára, sem eiga aðild að alvarlegum slysum og banaslysum fækki árlega um 5%.
- > Alvarlega slösuðum og látnum á bifhjóli fækki árlega um 5%.
- > Alvarlega slösuðum og látnum gangandi vegfarendum fækki árlega um 5%.
- > Alvarlega slösuðum og látnum hjólandi vegfarendum fækki árlega um 5%.
- > Alvarlega slösuðum og látnum erlendum ríkisborgurum búsettum á Íslandi fækki árlega um 5%.
- > Alvarlega slösuðum og látnum erlendum ferðamönnum á hverja 100.000 erlenda ferðamenn fækki árlega um 5%.
- > Alvarlegum slysum og banaslysum vegna útafaksturs fækki árlega um 5%.
- > Alvarlegum slysum og banaslysum vegna framanákeyrsla fækki árlega um 5%.

Grunngildin eru meðaltal áranna 2013-2017.

Lögð er áhersla í umferðaröryggisáætlun á að breyta hegðun og viðhorfum fólks í umferðinni til betri vegar. Sett eru fram markmið um hraðakstur, akstur undir áhrifum áfengis og/eða fíkniefna, bílbeltanotkun og farsímanotkun.

Áætlað er að endurskoða leyfilegan hámarkshraða á þjóðvegum í dreifbýli m.t.t. gæða veglínu og annarra aðstæðna. Að auki er áætluð fræðsla til erlendra öikumanna.

Minnst er á útskot fyrir ferðamenn í umferðaröryggisáætlun 2019-2033. Þeir staðir á Hringveginum þar sem vinsælt er að stöðva til að taka myndir og njóta útsýnis hafa verið kortlagðir en tryggja þarf fjármagn til að útfæra þessa staði m.t.t. öryggis.

4.2 Aðalskipulag Kjósarhrepps

Stefnt er að því í aðalskipulagi Kjósarhrepps 2017-2029 að bæta umferðaröryggi. Lagðar eru fram eftirfarandi leiðir til að bæta umferðaröryggi sem og til þess að mæta öðrum markmiðum í samgöngumálum:

- > Bundið slitlag á alla tengivegi og helstu héraðsvegi
- > Koma í veg fyrir utanvegaakstur m.a. með betri merkingum
- > Stuðla að betri almenningssamgöngum
- > Nýjar vegtengingar við aðalvegi verði lágmarkaðar og samnýta sem mest núverandi tengingar
- > Við uppbyggingu og endurbætur á vegum verði gert ráð fyrir breiðri vegöxl fyrir reiðhjólaumferð
- > Unnið að flokkun og skráningu vega í sveitarfélaginu.

4.3 Stefna og markmið fyrir umferðaröryggisáætlun Kjósarhrepps 2019-2023

Þau svæði sem verða í forgangi í þessari áætlun eru:

- ▶ Hvalfjarðarvegur og útskot á honum
- ▶ Einbreið brú yfir Laxá í Kjós
- ▶ Eyrarfjallsvegur
- ▶ Meðalfellsvegur

Þau markmið sem sett eru fram með þessari umferðaröryggisáætlun eru:

- ▶ Fækka slysum með meiðslum
- ▶ Engin banaslys eða slys með alvarlegum meiðslum
- ▶ Fækka tilvikum vegna útafaksturs
- ▶ Hafa áhrif á hegðun ferðamanna á Hvalfjarðarvegi
- ▶ Endurskoða hámarkshraða á erfiðum vegköflum
- ▶ Tryggja öryggi óvarða vegfarenda í frístundabyggðinni

Markmiðin er hægt að mæla með því að skoða tölfræði umferðarslysa í kjölfar aðgerða og með því að mæla hraða fyrir og eftir framkvæmd hraðatakmarkandi aðgerða.

Þegar umferðaröryggisáætlun verður endurskoðuð næst verður árangur þessara markmiða metin.

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 15 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.

Tafla 5.1: Forgangsverkefni		
Forgangur	Verkefnislýsing	Kostnaðaráætlun (í þús. króna)
1	Tvöföldun einbreiðu brúarinnar yfir Laxá með rými fyrir gangandi og vegtengingum.	200.000-230.000
2	Uppsetning göngubrúar yfir Laxá (ef ekki verður af tvöföldun núverandi brúar).	70.000-75.000
3	Greining og kortlagning á þörf og staðsetningum útskota/áningarstaða meðfram Hvalfjarðarvegi.	650-750
4	Betrumbætur á áningarstað við Hestapingshól. Malbikun, jarðvinna og uppsetning skilta við áningarstað og 200 m áður en komið er að honum.	6.500-7.500
5	Betrumbætur á áningarstað við Laxá. Malbikun, jarðvinna og útsýnispallur.	7.000-8.000
6	Breikka út vegaxlir og lagfæring á vegköntum á Hvalfjarðarvegi. Verð pr. kílómetra m.v. umfangsmiklar framkvæmdir.	18.000-20.000 pr. km
7	Setja upp vegrið meðfram Hvalfjarðarvegi við Fossá.	3.500-4.000
8	Fjarlægja/klippa gróður í vegköntum Meðalfellsvegar til að bæta sjónlínur.	Verður ekki metið hér
9	Samstarf við ferðaskrifstofur um hegðun ferðamanna og rútubílstjóra í norðurljósaferðum. Ítreka hættur við að standa á miðjum vegi við myndatökur.	Verður ekki metið hér
10	Leiðbeinandi hraði á slæmum köflum á Eyrarfjallsvegi og Meðalfellsvegi. Greiningarvinna.	500-600
11	Uppsetning skilta á reiðvegum með upplýsingum um GPS hnit og bann við akstri ökutækja. Verð pr. skilti.	80-90 pr. skilti
12	Greining á fýsileika reiðleiðar fyrir hestamenn undir brú við Vindáshlíð.	650-750
13	Gerð hjólastígs meðfram Hvalfjarðarvegi. Verð pr. lengdarmeter.	18.000-20.000 pr. km
14	Uppsetning fjárgirðinga meðfram Hvalfjarðarvegi fyrir utan öryggissvæði vegarins. Verð pr. lengdarmeter.	1.200-1.500 pr. km
15	Bæta við vindmæli í Kjósarskarði.	2.000-2.200
Samtals (fyrir utan lið 6,8,9,11,13,14)		290.800-328.800

Heildarkostnaður verkefna er gróflega metinn á u.þ.b. 300 milljónir. Hins vegar er ekki inn í þeirri tölu kostnaðarliðir sem eru sýndir pr. kílómetra og pr. skilti (liðir 6,11,13 og 14). Skoða þarf nánar aðstæður til að geta áætlað kostnað við þau verkefni og ákveða á hversu löngum kafla á að byrja á að bæta t.d. vegaxlir eða bæta við hjólastíg. Kostnaður við að fjarlægja tré og gróður í vegköntum var heldur ekki metinn þar sem skoða þyrfti aðstæður nánar og semja við viðeigandi lóðareigendur ef tré eru inni á þeirra lóðum. Samstarf við ferðaskrifstofur um bættu hegðun ferðamanna og rútubílstjóra verður heldur ekki metið í kostnaði. Stærsti kostnaðarliðurinn í áætluninni er ný brú með vegtengingum yfir Laxá í Kjós.

Tafla 5.2: Önnur verkefni

Verkefnislýsing
Betrumbætur á áningarstað við Hvítanes
Betrumbætur á áningarstað við Fossá
Betrumbætur á áningarstað við Þórufoss
Betrumbætur á áningarstað við Meðalfellsvatn
Bæta göngustíg meðfram Meðalfellsvatni
Bæta vegmálningu og stikur á þjóðvegum þar sem þörf er á
Bæta við veðurmæli í Tíðaskarði ofan við Hjarðarnes
Gera gangbraut yfir Meðalfellsveg meira áberandi
Gerð göngustígs meðfram Meðalfellsvegi
Hvetja til notkunar endurskinsmerkja í sveitarfélaginu
Malbikun malarþjóðvega
Minna á notkun öryggisbelta í skólarútum
Reglulegar hraðamælingar í sveitarfélaginu
Sendi bæklinga frá Samgöngustofu á heimili í sveitarfélaginu um notkun öryggisbúnaðs, belta o.fl. í bílum
Tilmæli frá sveitarfélaginu um að banna lausagöngu nautgripa.
Tímasetningar í hálkuvörnum á Hvalfjarðarvegi – mæta fyrr á morgnana
Uppsetning skiltis „bannað að tjalda“ á áningarstað við Laxá í Kjós
Útbúa útskot frá vegi við upplýsingaskilti við vegamót

Slysagreining leiddi í ljós að fá óhöpp og slys urðu í Kjósarhreppi á árunum 2008-2017. Þegar um fá tilvik er að ræða er erfitt að greina þróun og hvert tilvik hefur mikil áhrif á heildarmyndina. Almennt er slysatíðni lág á þjóðvegum í Kjósarhreppi miðað við landsmeðaltal. Hins vegar eru slys með meiðslum stór hluti af skráðum tilvikum eða 41% allra tilvika á 10 ára tímabili.

Flestar ábendingar frá íbúum og áherslur samráðshóps sneru að Hvalfjarðarvegi og ástandi útskota við veginn, einbreiðri brú yfir Laxá í Kjós, ástandi Eyrarfjallsvegur og öryggi við Meðalfellsveg. Í samráðshóp var hegðun ferðamanna á Hvalfjarðarvegi tíðrædd.

Helstu markmið og áherslur sveitarfélagsins er varða umferðaröryggi eru að fækka slysum með meiðslum, engin banaslys eða slys með alvarlegum meiðslum, fækka tilvikum vegna útafaksturs og hafa áhrif á hegðun ferðamanna á þjóðvegum. Talið er að hægt sé að hafa áhrif á þessa þætti með breiðari vegöxlum eftir Hvalfjarðarvegi, betri útskotum meðfram veginum, betri upplýsingagjöf til ferðamanna og endurskoðun hámarkshraða eftir aðstæðum.

Í framkvæmdaáætlun voru verkefni forgangsröðuð og gróflega kostnaðarmetin. Alls voru ákveðin 15 verkefni og þeim raðað í forgangs röð, þar sem verkefni eitt er brýnast o.s.frv. Áætlaður heildarkostnaður verkefna er að lágmarki 300.000.000 krónur. Stærsti liðurinn í kostnaðaráætlunni var gerð nýrrar tvöfaldrar brúar yfir Laxá í Kjós.

Gert er ráð fyrir 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 var góð þátttaka á íbúafundi. 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. Mikilvægt er að halda utan um og miðla upplýsingum um mögulegar hættur og staði þar sem slys hafa næstum orðið. 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.

Kjósarhreppur. 2018. *Aðalskipulag Kjósarhrepps 2017-2029*.

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

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið. *Umferðaröryggisáætlun 2019-2033*.

Samgöngustofa. Tölvupóstur 26.10.2018. Upplýsingar um slys árin 2008-2017 í Kjósarhreppi.

Vegagerðin. 2014. *Gönguþveranir, Leiðbeiningar*.

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

Vegagerðin. *Slysátíðni*. Sótt 3. apríl 2019 af <http://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/umferdaroryggismal/slysatidni/>

Vegagerðin og Reykjavíkurborg. Mars 2013. *Handbók um Umferðarmerki*.

Vegagerðin. Tölvupóstur 11.01.2019. Upplýsingar um hraðamælingar í Kjósarhreppi árin 2013-2016.