



Akraneskaupstaður



Akraneskaupstaður

# UMFERÐARÖRYGGISÁÆTLUN AKRANESKAUPSTAÐAR

Unnin af skipulags- og umhverfissviði Akraneskaupstaðar

Samþykkt í skipulags- og umhverfissráði þann 03.04.2017

Samþykkt í bæjarstjórn Akraness þann xx.xx.2017



## Efnisyfirlit

<b>1. Inngangur</b>	<b>1</b>
1.1 Samstarf	1
1.2 Samráðshópur	1
1.3 Skýrslan	1
<b>2. Niðurstöður</b>	<b>2</b>
2.1 Yfirlit	2
2.2 Varasamir staðir í gatnakerfinu	2
2.3 Umferðarhraði	2
2.4 Göngu og hjólaleiðir	3
2.5 Umferð stórra ökutækja	3
2.6 Lýsing á og við götur og stíga	3
2.7 Hraðamælingar og umferðartalning	3
2.8 Löggæsla	3
<b>3. Áhersluatriði</b>	<b>4</b>
3.1 Yfirlit	4
3.2 Mikilvæg verkefni	4
3.3 Hraðatakmarkanir	5
3.4 Stefnumarkandi atriði um gerð og lagfæringar á umferðarmannvirkjum	5
3.5 Gangandi og hjólandi vegfarendur	5
3.6 Almenningsamgöngur	7
3.7 Umhverfi skóla, leikskóla, íþróttasvæða og sundlauga	8
3.8 Umferðarfræðsla	8
<b>4. Umfjöllun</b>	<b>10</b>
4.1 Svæði / götur	10
4.2 Esjubraut	10
4.3 Þjóðbraut	11
4.4 Faxabraut	12
4.5 Kalmansbraut	12
4.6 Kirkjubraut	12
4.7 Stillholt	13
4.8 Vesturgata	13
4.9 Krókatún - Grundartún - Deildartún	14
4.10 Laugarbraut	15



4.11	Merkigerði .....	15
4.12	Heiðabraut - Háholt.....	15
4.13	Dalbraut.....	16
4.14	Smiðjuvellir .....	16
4.15	Ketilsflöt.....	17
4.16	Smáraflöt .....	17
4.17	Bresaf্লöt - Holtsflöt - Hagaf্লöt.....	17
4.18	Garðagrund.....	18
4.19	Innesvegur .....	18
4.20	Garðabraut .....	19
4.21	Skarðsbraut .....	19
4.22	Almennt um svæði / götur .....	19
4.23	Umferðarhraði.....	20
<b>5.</b>	<b>Gagnavinnsla .....</b>	<b>21</b>
5.1	Yfirlit um gagnavinnslu .....	21
5.2	Ábendingar frá íbúum .....	21
5.3	Slysaskráning frá Samgöngustofu.....	22
5.4	Hraðamælingar á Akranesi .....	27
5.5	Áhættumat fyrir strætó á Akranesi .....	27
5.6	Slysakort frá Samgöngustofu.....	28
<b>6.</b>	<b>Niðurlag.....</b>	<b>32</b>
6.1	Lokaorð.....	32
6.2	Helstu heimildir .....	33
6.3	Kort um ökuhraða .....	33



## 1. Inngangur

### 1.1 Samstarf

Í desember 2009 var gerður samstarfssamningur milli Akraneskaupstaðar og Umferðarstofu (nú Samgöngustofa) þar sem Akraneskaupstaður skuldbatt sig til að vinna að umferðaröryggisáætlun. Tilgangurinn með áætluninni er að auka öryggi í umferð á Akranesi og verði sérstök áhersla lögð á aðgerðir í þágu gangandi og hjólandi vegfarenda. Einnig verði sett fram markmið til lengri og skemmri tíma með skilgreindum aðferðum til að mæla árangur.

### 1.2 Samráðshópur

Samráðshópur var skipaður í desember 2010. Unnið var að því að setja saman skýrslu seinnihluta árs 2015 og fyrstu mánuði 2016. Eftirfarandi aðilar hafa komið að gerð áætlunarinnar.

Frá FVA. Atli Harðarson, Ágústa Ingbórsdóttir, Hafliði Guðjónsson, Pétur Óðinsson.

Frá leikskólum. Guðlaug Sverrisdóttir, Aðalheiður Þráinsdóttir.

Frá grunnskólum. Karen Ólafsdóttir, Hildur Karen Aðalsteinsdóttir.

Frá lögreglu. Jón S. Ólason.

Frá skipulags og umhverfisnefnd. Guðmundur Valsson.

Frá Akraneskaupstað. Þorvaldur Vestmann, Sigurður Þorsteinsson, Íris Reynisdóttir, Jón Brynjólfur Ólafsson.

Ráðgjafi. Sigurður Helgason.

### 1.3 Skýrslan

Efnisatriði sem fjallað er um í skýrslunni eru sett fram í sex köflum. Kafli 4 er samantekt um efnisatriði sem komu fram við að vinna upplýsingar úr gögnum, sem fjallað er um í kafla 5. Á heimasíðu Akraneskaupstaðar var / er íbúum gefinn kostur á að koma á framfæri ábendingum varðandi umferðaröryggi í bænum og hafa þær einnig borist með tölvupóstum og á annan hátt. Unnið var úr slysaskráningu frá Samgöngustofu og niðurstöður metnar m.t.t. þess hvort hægt væri að sjá út staði, þar sem umferðaróhöpp eru tíð. Einnig voru upplýsingar unnar úr hraðamælingum sem gerðar hafa verið á Akranesi. Önnur gögn sem unnið var með eru t.d. öryggisúttekt á stoppistöðvum strætisvagna og fjallað var um hámarkshraða í gatnakerfinu. Í kafla 3 er fjallað um mikilvæg verkefni, sem þarf að huga að. Um er að ræða verkefni þar sem áhersla er á að auka öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda. Niðurstöður skýrslunnar eru settar fram í kafla 2 sem yfirlit og eftir því sem við á er fjallað um einstök efnisatriði. Tillögur um úrbætur eru settar fram og skilgreint hvernig mæla má árangur.

## 2. Niðurstöður

### 2.1 Yfirlit

Margar götur á Akranesi eru með steypu yfirborði. Ástand þeirra er misjafnt og mikil vinna er að lagfæra þær. Varasamar aðstæður geta skapast þar sem sig eða mislöndun hefur orðið á yfirborði gatna, gangstétta og stíga. Í eldri hluta bæjarins eru nokkrir staðir sem ekki uppfylla viðmið sem almennt gilda um umferðaröryggi. Huga þarf að því að beina umferð flutningabíla, vegna atvinnustarfsemi, sem mest frá íbúðargötum. Hvað varðar gangandi og hjólandi vegfarendur þá er ágætt stígakerfi í nýrri hverfum en lakari aðstæður í eldri hverfum, sérstaklega fyrir hjólandi vegfarendur. Segja má að aðstæður séu ágætar austan Þjóðbrautar, en lakari vestan hennar. Gera þarf úttekt á gangbrautum m.t.t. ástands þeirra, staðsetningar, útfærslu á þeim og athuga með að fjölga þeim. Aðstæður við nokkrar strætóstoppistöðvar þarf að skoða og gera úrbætur, ennfremur aðstæður í hverfum og við ákveðnar götur m.t.t. umferðarhraða. Skoða þarf hvort fjölga á götum og breyta svæðum þar sem leyfður ökuhraði verði takmarkaður við 30 km á klst.

### 2.2 Varasamir staðir í gatnakerfinu

Endurgera þarf staði þar sem óhöpp eru algeng og forgangsraða verkefnum eftir mikilvægi, m.a. á eftirfarandi stöðum :

- **Kalmanstorg.** Endurgera hringtorgið miðað við nútíma kröfur. Markmiðið með endurgerð er að fækka óhöppum á gatnamótunum. Á tímabilinu 2008 til 2014 urðu 15 óhöpp á eða við Kalmanstorg og 4 þeirra með meiðslum á fólki. Með endurgerð væri mögulegt að fækka óhöppum niður í 5 eða færri yfir 7 ára tímabil og koma í veg fyrir meiðsl á fólki. Yrði það svipuð óhappatíðni og við Esjutorg, þ.e. hringtorg á gatnamótum Esjubrautar, Þjóðbrautar og Innnesvegur.
- **Gatnamót Esjubrautar, Smiðjuvalla og Dalbrautar.** Lagfæra gatnamót þannig að umferð yrði stýrt betur um gatnamótin. Á tímabilinu 2008 til 2014 urðu 10 óhöpp á eða við þetta svæði. Markmiðið með endurgerð er að fækka óhöppum niður í 4 eða færri yfir 7 ára tímabil.
- **Faxatorg.** Endurgera hringtorgið miðað við nútíma kröfur um umferðaröryggi. Umferð um torgið er mikil og markmið með endurgerð er að fyrirbyggja óhöpp eða slys.

### 2.3 Umferðarhraði

Móta þarf stefnu um hámarkshraða á Akranesi. Í stöðunni eru e.t.v. tveir kostir :

- Annar kosturinn er að koma á því fyrirkomulagi að hámarkshraði fyrir umferðargötur og þjóðvegi verði 50 km á klst. En hámarkshraði fyrir íbúðargötur verði 30 km á klst. Í í kafla 6.3 er sýnt kort af gatnakerfinu með tillögum um hámarkshraða á götum. Íbúðahverfi yrðu afmörkuð með þar til gerðum hliðum, sem gæfu til kynna hámarkshraða innan hverfisins. Í umhverfi skóla, leikskóla, íþróttamannvirkja og annars staðar þar sem þörf er, yrðu settar upp hraðatakmarkandi hindranir.

- Hinn kosturinn er að almennt gildi að 50 km hámarkshraði á klst. Svæðum þar sem hámarkshraði er 30 km á klst. yrði fjölgað frá því sem nú er, sjá töflu 2 í kafla 3.3. Í umhverfi skóla, leikskóla, íþróttamannvirkja og annars staðar þar sem þörf er, yrðu settar upp hraðatakmarkandi hindranir.

#### 2.4 Göngu og hjólaleiðir

Móta þarf stefnu um þennan málaflokk. Afmarka þarf megin göngu- og hjólaleiðir um sveitarfélagið og gera þessar leiðir eins öruggar og kostur er. Þar sem götur eru þveraðar þarf að koma fyrir viðeigandi mannvirkjum sem tryggja öryggi gangandi og hjólandi vegarenda. Megin leiðir gangandi og hjólandi þurfa að falla að leiðum skólabarna í og úr skóla. Aðgerðir miði að því að gera þessar leiðir greiðfærar og öruggar um sveitarfélagið. Markmiðið er að koma í veg fyrir slys á óvörðum vegfarendum og ásættanlegur árangur er að engin slys verði.

#### 2.5 Umferð stórra ökutækja

Afmarka þarf leiðir flutningabíla og annarra stórra bíla um bæinn. Leið þeirra niður á hafnarsvæðið og atvinnusvæði þar í kring er um Þjóðbraut og Faxabraut. Ekki er ásættanlegt að sú umferð sé í gegnum íbúðargötur. Athuga þarf með leiðir til að gefa út leiðbeiningar til ökumanna og rekstraraðila.

#### 2.6 Lýsing á og við götur og stíga

Ábendingar hafa komið um ófullnægjandi lýsingu við götur og stíga. Eðlilegt er að gera úttekt á lýsingu með því að gera mælingar og bera saman við staðla og reglur um lýsingu gatna og vega. Staðall um lýsingu gatna er t.d. ÍST EN 13201. Vegagerðin í samvinnu við Samband íslenskra sveitarfélaga, Gatnamálastofu og Ljóstæknifélagið hafa gefið út reglur um götulýsingu. Með því að fá góða yfirsýn um lýsingu við götur og stíga er hægt að koma í veg fyrir að óhöpp eða slys verði vegna ófullnægjandi lýsingar.

#### 2.7 Hraðamælingar og umferðartalning

Niðurstöður hraðamælinga og umferðartalninga eru gögn sem hægt er að nýta til að forgangsraða verkefnum við lagfæringar og eða breytingar á samgöngukerfi bæjarins.

#### 2.8 Löggæsla

Eðlilegt er að lögregluþyriföld og sveitarfélagið geri áætlun um reglubundið eftirlit með umferð. Það gæti t.d. verið hraðamælingar á mismunandi stöðum og eða annað eftirlit. Gerð verði reglulega samantekt eða skýrsla um eftirlit lögreglu. Gæti það nýst bæjarfélaginu við lagfæringar á samgöngukerfinu.

### 3. Áhersluatriði

#### 3.1 Yfirlit

Kaflir 3 fjallar um mikilvæg verkefni með áherslu á óvarða vegfarendur. Í töflu 1 er listi yfir atriði sem í ljós hefur komið við vinnu úr gögnum, að séu mikilvæg úrlausnarefni. Áhersla er á staði þar sem börn eru á leið í skóla, umhverfi leikskóla og göngu- og hjólaleiðir. Í töflu 2 er listi um staði eða svæði þar sem huga þarf að hraðatakmarkandi aðgerðum. Einnig er fjallað um göngu- og hjólaleiðir, almannasamgöngur o.fl.

#### 3.2 Mikilvæg verkefni

Tafla 1 Yfirlit um mikilvæg úrlausnarefni. Staðir þar sem börn eru á leið í skóla, umhverfi leikskóla og göngu- og hjólaleiðir.

**Tafla 1**

Staður	Efnisatriði	Tilv. kafli
Gatnamót Laugarbrautar og Akurgerðis	Leið skólabarna. Útfæra og laga gatnamót og gangbraut móts við Akurgerði 5.	Kaflir 4.10
Ketilsflöt, gangbrautir beggja megin við Akrasel	Útfæra og lagfæra gangbrautir og götu til að draga úr hraða og auka öryggi gangandi vegfarenda. Færa strætóstoppistöð.	Kaflir 4.15
Skarðsbraut, gangbrautir beggja megin við Vallarsel	Útfæra og lagfæra gangbrautir og götu til að draga úr hraða og auka á öryggi gangandi vegfarenda.	Kaflir 4.21
Göngu og hjólaleiðir að Brekkubæjarskóla og íþróttahúsi	Fá yfirlit um leiðir, útfæra og lagfæra gangbrautir á Heiðarbraut, Háholti og Vesturgötu.	Kaflar 4.8 - 4.10 - 4.12
Umhverfi Laugarbrautar leið að Brekkubæjarskóla	Endurskoða / skipuleggja / útfæra svæði kringum kirkju, sundlaug og fl. Leið skólabarna frá Brekkubæjarskóla að Bjarnalaug.	Kaflar 4.10 - 4.11
Esjubraut / Kalmansbraut	Endurbætur á gatnamótum.	Kaflir 4.2
Þjóðbraut	Útfæra og lagfæra gangbraut á Þjóðbraut á móts við Skarðsbraut 7 - 11.	Kaflir 4.3
Dalbraut	Útfæra og lagfæra gangbraut á móts við Dalbraut 6 og 8.	Kaflir 4.13
Kalmansbraut	Útfæra og lagfæra gangbraut / ir er þvera miðja Kalmansbraut.	Kaflir 4.5
Innnesvegur / Garðabraut	Stækka svæði við skiltaðan hámarkshraða 30 km á klst., útfæra og lagfæra gangbrautir kringum gatnamót Innnesvegar og Garðabrautar.	Kaflar 4.19 - 4.20
Kalmansbraut að FVA	Útfæra og lagfæra göngustíg frá Kalmansbraut að Vogabraut. Lega og lýsing.	Kaflir 4.5

### 3.3 Hraðatakmarkanir

Tafla 2 sýnir yfirlit um götur eða hverfi, þar sem lagt er til að athugað verði með hraðatakmarkandi aðgerðir. Áhersla er á staði þar sem þrengsli eru á götum eða í hverfum, börn eru á leið í skóla, umhverfi leikskóla og aðrir staðir þar sem umferð gangandi og hjólandi er meiri.

**Tafla 2**

Staður	Efnisatriði / áherslur / ástæður
Laugarbraut	Leið skólabarna, fjöldi gangandi vegfarenda, þrengsli.
Akurgerði	Leið skólabarna er þvera götuna við Laugarbraut.
Krókatún - Deildartún - Grundartún	Þrengsli og takmarkað útsýni akandi við Krókatún.
Flatahverfi	Ábendingar um óhóflegan ökuhraða í íbúðargötum og þrengsli.
Grundahverfi	Leið skólabarna. Göngu- og hjólastígar þvera botnlangagötur.
Innnesvegur	Breyting / stækkun á svæði við gatnamót Innnesvegur og Garðabrautar þar sem hámarkshraði verði 30 km á klst.
Garðabraut	Frá gangbraut við bílastæði við íþróttahús að Innnesvegi.
Vesturgata	Breyta svæði þar sem hámarkshraði er 30 km á klst.

### 3.4 Stefnumarkandi atriði um gerð og lagfæringar á umferðarmannvirkjum

Eðlilegt er að móta stefnu um hvernig skuli staðið að málum þegar unnið er að endurnýjun eða úrbótum á gatnakerfi, stígum, gangstéttum og öðru er tengist umferð. Fyrir utan staðla og leiðbeiningar fagaðila er æskilegt að Akraneskaupstaður móti sér ákveðna stefnu um hvernig staðið er að málum. Það gæti t.d. falist í því að velja ákveðnar útfærslur við gerð gangbrauta yfir götur. Mismunandi útfærslur eftir t.d. leyfðum ökuhraða og staðsetningu. Markmiðið væri þá að hafa útfærslur í sem mestu samræmi í bænum þannig að vegfarendur geti lesið í aðstæður miðað við útfærslu á mannvirki og þannig auðveldað þeim að átta sig á aðstæðum. Einnig væri það æskilegt að útfærslur séu vel gerðar / traustar og smekklegar, það hefur áhrif á endingu / hagkvæmni og e.t.v. að vegfarendur beri virðingu fyrir því sem verið er að koma á framfæri með mannvirkjum.

### 3.5 Gangandi og hjólandi vegfarendur

Samkvæmt ábendingum íbúa þá finna um 42% gangandi og hjólandi vegfarenda til óöryggis, við að ferðast um bæinn. Ástæður eru oft hraðakstur en einnig eru ábendingar um ófullnægjandi aðstæður, um legu og ástand gangbrauta og að það vanti gangbrautir. Ástand gangstétta sé misjafnt og að brúnir þeirra séu erfiðar fyrir þá sem eru á hjólum sem og vegfarendur með barnavagna og kerrur. Einnig að





Það vanti gangstéttir og göngustíga. Umfjöllun í kafla 4 um ákveðin svæði / götur er að finna efnisatriði varðandi umferð gangandi og hjólandi vegfarendur. Yfirlit um mikilvæg verkefni er í töflu 1 í kafla 3.2.

Þeir sem ferðast um hjólandi tala um að almennt sé ágætt að ferðast hjólandi um sum hverfi en verra að ferðast um önnur. Segja má að Þjóðbraut marki af svæði, þ.e. að austan Þjóðbrautar sé ágætt stígakerfi en aðrar aðstæður séu frá Þjóðbraut í vestur og um önnur svæði. Ábendingar eru um að erfitt sé að ferðast um hjólandi, nema þá á götum, um eldri hluta bæjarins. Ábendingar komu um að aðgengi gangandi og hjólandi sé ófullnægjandi að og frá mikilvægum svæðum. Þetta eru svæði eins og útivistarsvæðið í skógræktinni, útivistarsvæði á Breið og tjaldsvæði bæjarins sem er afmarkað frá byggðinni með götum þar sem hámarkshraði er 50 km / klst. Engar afmarkaðar leiðir eru frá tjaldsvæðinu og heldur ekki gangbrautir í nágrenninu sem gerir þverun gatnanna fyrir gangandi eða hjólandi vegfarendur öruggari. Hvað varðar umferð hjólandi vegfarenda þurfa bæjaryfirvöld að móta stefnu um málaflokkinn. Eðlilegt er að setja fram stefnu um að Akranes sé góður staður fyrir þá er vilja nota reiðhjól sem samgöngutæki og eða til afþreyingar. Fá þarf heildaryfirsýn um stígakerfi og gera meginleiðir eins öruggar og mögulegt er. Í umfjöllun um svæði / götur (kafla 4) er horft á megin göngu- og hjólaleiðir yfir Þjóðbraut á eftirtöldum stöðum :

- Gangbraut á Þjóðbraut á móts við Holtsflöt. Stígur liggur þaðan að Smiðjuvöllum. Gera þarf vel útfærða gangbraut yfir Smiðjuvelli og stíg þaðan að tjaldsvæðinu. Útfæra þarf örugga þverun Kalmansbrautar á móts við tjaldsvæðið.
- Gangbraut á Þjóðbraut á móts við Skarðsbraut 7 - 11 er tengist gangbraut á Dalbraut með göngustíg. Útfæra þarf gangbrautina betur. Stígar liggja þaðan að Kalmansbraut. Útfæra þarf örugga gangbraut / ir og í framhaldinu breyta stíg frá Kalmansbraut að Fjölbrautaskólanum. Ábendingar hafa komið fram um að þessi stígur nýtist illa og að engin lýsing sé þar.
- Göngu og hjólaleið um Garðabraut að nýju Faxatorgi með öruggari gangbrautum allt um kring.

Atriði er komið hafa fram í ábendingum og ekki er fjallað um annarsstaðar í skýrslunni eru m.a. um stíg meðfram sjónum við Langasand, að hann sé mjór og þess vegna henti hann e.t.v. ekki fyrir bæði gangandi og hjólandi. Einnig er tenging við Faxabraut ekki með nægjanlega öruggum hætti. Ef Faxabrautin á að nýtast sem hjóla- og gönguleið að hafnarsvæðinu og niður á Breið, þarf að yfirfara svæðið og finna hentugar og öruggar lausnir fyrir vegfarendur.

Ábendingar hafa komið fram um lýsingu á göngu - og hjólastígum. Á það m.a. við um stíga í Flatahverfinu. Ennfremur um að lýsing sé e.t.v. ekki næg við stíga er tengjast gangbrautum er þvera Garðagrund á leið að Grundaskóla. Eðlilegt er að gera úttekt á lýsingu á þessu svæði og e.t.v. á fleiri stöðum þar sem stígar liggja að þverun gatna. Stígur sem liggur frá Garðagrund yfir Espigrund að Grundaskóla er mikið notaður af hjólandi vegfarendum. Komið hafa ábendingar um að hjólandi vegfarendur komi á ferðinni þarna og að hætta skapist þegar bílar eru á leið um Espigrund,



sérstaklega í myrkri. Einnig eru ábendingar um að ekki sé nægjanleg lýsing á þessum hluta Espigrundar og á bílastæðinu við Grundaskóla. Til að hægja á hjólandi vegfarendum þarna er hægt að nota hlið. Það dugar samt ekki, því vegfarendur fara þá út fyrir hliðið ef stígurinn er ekki afmarkaður með gróðurbeði eða grindverki. Gera þarf úttekt á lýsingu á svæðinu.

### 3.6 Almenningsamgöngur

Strætisvagn á Akranesi er mikið notaður m.a. af skólabörnum. Ýmsar ábendingar hafa komið fram um hvað mætti betur fara varðandi stoppistöðvar. Fagaðilar ráðleggja að ef gangbrautir þveri götur í nálægð við strætóstoppistöðvar, skulu þær vera fyrir aftan vagninn í ákveðinni fjarlægð. Ef því verður ekki við komið þá þurfi að passa upp á fjarlægðir fyrir framan vagninn.

Ábending er um stoppistöð á Ketilsflöt við leikskólann Akrasel. Þar er farþegum vagnsins beint fram fyrir akstursstefnu hans. Athuga þarf aðstæður þarna og skoða hvort ekki er hægt að gera breytingar. Eðlilegt er að færa stoppistöðina frá gangbrautinni svo útsýni vegfarenda sé nægjanlegt og ekki skapist hætta þegar bílar fara framfyrir strætisvagninn á biðstöðunni.

Á Vallholti á móts við Fjölbautaskólann er biðstöð fyrir strætisvagn. Dæmi er um að bílum sé lagt við strætóstoppistöðina, sem verður til þess að farþegar þurfa að fara út á götuna til komast að eða frá vagninum. Afmarka þarf stoppistöðina betur þannig að ákveðið svæði á götunni sé fyrir strætisvagninn og að bílum sé ekki lagt þar.

Skólabörn fara úr vagninum neðst á Skólabraut á móts við Merkurttún. Þau börn, sem eru á leið í sund, hlaupa svo yfir götuna. Athuga þarf hvort færa á þessa stoppistöð, ef það er möguleiki. Góð gangbraut er yfir Skólabraut á móts við númer 18.

Stoppistöð eins og við Esjubraut, rétt vestan við Kalmanstorg, er þannig staðsett að farþegar hafa í raun enga leið frá eða að henni, því engin gangstétt nær þangað og engin gangbraut þverar Esjubrautina í næsta nágrenni. Þegar lagfæringar verða gerðar á Esjubraut, má vænta að gangbrautir komi við gatnamót Esjubrautar / Kalmansbrautar.

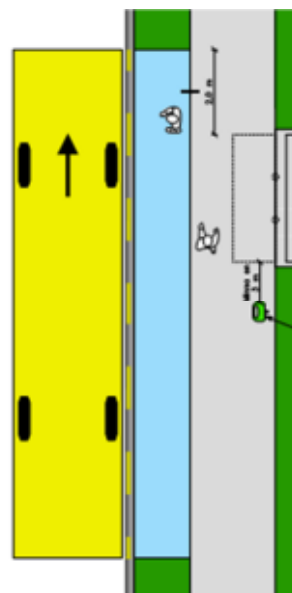
Strætisvagnastoppistöðvar við Garðagrund eru fjórar með útskotum fyrir vagninn, sem er ágætt. Ábendingar eru um að farþegar strætisvagns sem fara úr honum á þessum stoppistöðvum og fara upp í Jörundarholt, þegar vagninn fer ekki hringinn þar, eigi ekki val um gangbrautir þegar þeir þvera Garðagrundina. Fjölga þarf gangbrautum á Garðagrund og útfæra þær eins og eðlilegt er þegar leyfður ökuhraði er 50 km á klst. Sjá umfjöllun í kafla 4.

Ábending hefur komið um að bæta við stoppistöð á Garðagrund. Eftir að strætisvagn hefur tekið farþega á leið sinni um Bresaföt, Ketilsflöt og Þormóðsflöt, þá verði ný stoppistöð við Garðagrund er gefur farþegum, sem eru að fara í Grundaskóla, færi á að fara úr vagninum. Staðsetning taki mið af mannvirkjum og gönguleiðum, t.d. rétt austan við ljósastýrða gangbraut er þverar Garðagrund. Þessi

stoppistöð mundi gegna sama hlutverki og stoppistöðin við Bjarkargrund, en leiðin að skólanum yrði aðeins styttri og gefur vegfarendum færi á að komast að skólanum án þess að fara yfir götu.

Hönnunarreglur fyrir stoppistöðvar strætisvagna voru gefnar út í janúar 2016. Þar er m.a. að finna leiðbeiningar um hver sé rýmisþörf fyrir stoppistöðvar og hvernig á að merkja þær. Yfirborðsmerkingar eins og að mála kantstein / brúnir stoppistöðva og svæðið fyrir framan og aftan þær, leiðbeinir öðrum vegfarendum um að ekki megi leggja ökutækjum á eða við stoppistöðvar. Almenna reglan, varðandi stoppistöðvar strætisvagna, þarf að vera eftirfarandi :

- Þar sem leyfður ökuhraði á götum er 50 km á klst. ætti að koma fyrir vösum / útskotum fyrir strætisvagn. Útfærsla að vera samkvæmt Hönnunarreglum fyrir stoppistöðvar strætisvagna og yfirborðsmerkingar samkvæmt reglugerð 289 / 1995.
- Þar sem leyfður ökuhraði á götum er 30 km á klst. þarf að merkja stoppistöðvar með yfirborðsmerkingum við götubrún samkvæmt sömu reglum.



Mynd 2

### 3.7 Umhverfi skóla, leikskóla, íþróttasvæða og sundlauga

Yngri vegfarendur sem hafa minni reynslu í umferðinni eru mikið á ferðinni kringum skóla, leikskóla og íþróttasvæði. Í kafla 4 Svæði / götur er fjallað almennt um nágrenni þessara staða m.t.t. efnisatriða er aukið geta á öryggi vegfarenda. Umfjöllunin í kafla 4 er að mestu yfirlit um stærri efnisatriði. Margt getur skipt máli og oft eru það minni atriði sem þarf að taka tillit til. Æskilegt er að safna upplýsingum um þessi svæði, gera úttekt með það að markmiði að fá heildaryfirsýn. Atriði eins og að meta ástand stíga og svæða, athuga með hvort hægt er að stýra umferð gangandi og hjólandi með útfærslum á göngu- og hjólastígum, lýsingu og annað sem getur skipt máli varðandi öryggi vegfarenda. Með heildaryfirsýn yfir leiðir sem gangandi og hjólandi vegfarendur fara að og frá skólum og íþróttasvæðum ásamt yfirsýn yfir aðrar fjölfarnar leiðir, væri hægt að útfæra megin leiðir út frá öryggissjónarmiðum.

Hámarkshraði á götum í umhverfi skóla, leikskóla, íþróttasvæða og sundlauga er alltaf takmarkaður við 30 km á klst. eða lægri hraða. Útfæra þarf svæði með takmörkun á hámarkshraða, með þeim hætti að ökumenn séu stöðugt meðvitaðir um umhverfið. Það er t.d. gert með því að koma fyrir hindrunum, aðvörunarljósum eða öðrum kennileitum með ákveðnu millibili. Ekki má vera of langt á milli kennileita.

### 3.8 Umferðarfræðsla

Mikilvægt er að vanda til við útfærslur á samgöngu mannvirkjum í nágrenni skóla og annarsstaðar þar sem yngri vegfarendur ferðast um. Það kemur samt ekki í staðinn fyrir öflugum umferðarfræðslu. Í grunnskólum er umferðarfræðsla hluti af umferðaröryggisáætlun stjórnvalda. Frá árinu 2005 hefur



Grundaskóli á Akranesi verið móðurskóli fyrir umferðarfræðslu barna á Íslandi. Markmið Grundaskóla eru m.a.:

- Að koma umferðarfræðslu inn í skólanámskrár allra grunnskóla.
- Að vera grunnskólum á Íslandi til fyrirmyndar og til ráðgjafar á sviði umferðarfræðslu.

Kennsluáætlun er um umferðarfræðslu og námsefni búið til. Þemadagar um umferðarfræðslu eru í námskrá og börn vinna verkefni. Börnin fá fræðslu um hvernig á að ferðast í nærumhverfi skólans og hvar eru hættur, sem þarf að varast og þau eru frædd um öruggustu leiðirnar í sund og leikfimi.



Mynd 3

Mikilvægur þáttur í umferðarfræðslu er að eldri börn og unglingar kenna þeim yngri hvernig á að haga sér í umferðinni, velja bestu leiðir og fl. sem skiptir máli varðandi umferðaröryggi.

Umferðarfræðsla er samvinnuverkefni skólastjórnenda, kennara, leiðbeinenda og foreldra. Mikilvægt er að vegfarendur, þ.e. bæjarbúar, sýni gott fordæmi á ferðum sínum í nágrenni við skóla.

Umferðarfræðsla í leikskólum, grunnskólum og framhaldsskólum er mikilvæg, því hún leggur grunn að umferðarmenningu framtíðarinnar.



Mynd 4



## 4. Umfjöllun

### 4.1 Svæði / götur

Umfjöllun um svæði / götur tekur mið af upplýsingum sem hafa verið unnar úr slysaskráningum Samgöngustofu, ábendingum frá íbúum o.fl. Fjallað er um efnisatriði og komið með tillögur til úrbóta eða lagfæringa. Það að setja fram tillögur til úrbóta er ekki endilega það sem framkvæmt verður, heldur sett fram sem möguleg lausn eða aðferð til að gera úrbætur. Ef og þegar farið verður í lagfæringar þá eru þessar tillögur framlag til vinnunnar sem þá fer af stað.

### 4.2 Esjubraut

Esjubrautin er sú gata á Akranesi sem er með mesta óhappatíðni. Það sýna slysaskráningar Samgöngustofu og ábendingar frá íbúum.

Mynd 5 sýni hvar umferðaróhöpp hafa aðallega orðið á Esjubraut, á tímabilinu 2008 - 2014.

Gatan er með steypu yfirborði og er ástand hennar misgott. Frá þeim stað sem malbik endar við Esjutorg og vestur fyrir Kalmanstorg hafa steypuflekar skriðið og rauf myndast í miðju. Yfirborðið er mishæðótt, sérstaklega við Kalmanstorg. Dæmi eru um að kerrur / aftanívagnar hafa losnað aftan úr bílum, vegna



Mynd 5

þess hvað mishæðir eru miklar. Gera þarf endurbætur á götunni. Eftirfarandi atriði þarf m.a. að lagfæra:

- Planlegu, þ.e. taka af mishæðir og móta eðlilegan þverhalla.
- Lagfæra gatnamót Esjubrautar / Dalbrautar / Smiðjuvalla. Ef til vill hægt að koma fyrir eyjum til að stýra umferð um gatnamótin þar sem Smiðjuvellir skera Esjubraut og líklega einnig Dalbrautarmegin.
- Útfæra gönguleiðir / gangbrautir í umhverfi gatnamót Esjubrautar / Smiðjuvalla / Dalbrautar.
- Lagfæringar gatnamót Esjubrautar og Kalmansbrautar.
  - o Útfæra hringtorg með miðeyjum til að stýra umferð.
  - o Koma fyrir kross-gatnamótum með miðeyjum til stýringar á umferð og með stöðvunarskyldu í aðra hvora áttina.
  - o Skoða að setja upp ljósastýrð kross-gatnamót.
  - o Útfæra verður gangbrautir um gatnamótin á alla vegu. Gangbrautir fari gegnum miðeyjar, svo öryggi gangandi vegfarenda verði tryggt.

Hluti Esjubrautar frá Kalmanstorgi að gatnamótum Vesturgötu / Ægisbrautar er í betra ástandi, þ.e. hvað varðar yfirborð götunnar. Engu að síður þarf að athuga með lagfæringar þar. Ábendingar hafa komið frá



íbúum um umferðarhraða og að bæta þurfi aðstæður fyrir gangandi- og hjólandi vegfarendur. Bílastæði eru sunnan við götuna. Með aðgerðum mætti gera þau meira áberandi, svo það virki sem þrenging á götunni. Enginn göngustígur er norðan götunnar. Engin gangbraut, sem gefur gangandi vegfarendum möguleika á þverun götunnar með öruggum hætti er á þessum hluta Esjubrautar. Ein lausn er að gera veglega upphækkaða gangbraut er þverar Esjubrautina nálægt gatnamótum Esjubrautar og Vesturgötu. Sú gangbraut hafði einnig tengingu við göngustíg er liggur meðfram sjónum, norðan við byggðina.

Eðlilegt er að horfa á allt svæðið, sem afmarkast af Kalmansbraut (Akranesvegi), Þjóðbraut og Esjubraut sem heild. Umferð er mikil vegna atvinnustarfsemi og þjónustu. Umferð stórra bíla er um Smiðjuvelli frá svæðinu og einnig um Kalmansbraut. Ábendingar frá íbúum eru um að stórir bílar fari um Esjubraut og Vesturgötu á leið sinni á Neðri Skagann. Ef rétt er þá er þetta ekki heppileg leið fyrir stóra bíla, m.t.t. umferðaröryggis. Tenging fyrir umferð að og frá svæðinu er takmörkuð um efri hluta Þjóðbrautar. Þess vegna er umferð meiri um Smiðjuvelli og Esjubraut. Þjóðbrautin er vel útfærð gata varðandi umferðaröryggi. Með því að gera betri tengingu frá Þjóðbraut inn á þetta svæði myndi léttu á umferð um Esjubraut og neðri hluta Smiðjuvalla. Einnig er líklegt að það myndi léttu á umferð um Kalmansbraut, Kalmanstorg, vestanverða Esjubraut, og Vesturgötu, sérstaklega umferð stórra bíla. Skoða þarf svæðið sem heild og hafa útfærslur með það að leiðarljósi að auka öryggi.

#### 4.3 Þjóðbraut

Veghaldari Þjóðbrautar er Vegagerðin, þ.e. gatan er þjóðvegur í þéttbýli. Þjóðbrautin frá Hausthúsatorgi að Esjutorgi er vel útfærð m.t.t. umferðaröryggis. Mikilvægi Þjóðbrautar á þessu svæði er fyrst og fremst tenging við svæðin í kring. Tenging við Smiðjuvelli, t.d. við Smiðjuvelli 26, myndi léttu á umferð um Esjubraut. Hægt væri að útfæra gatnamót á þessum stað með:

- Hringtorgi, eins og Esjutorg.
- Gatnamótum með stöðvunarskyldu á Ketilsflöt og Smiðjuvelli.
  - o Útfæra þarf tengingu frá Smiðjuvöllum á Þjóðbraut með eins öruggum hætti og mögulegt er. Krossgatnamót geta verið varasöm og fagaðilar reyna yfirleitt að forðast þau.
- Með ljósastýrðum gatnamótum.

Ávinningurinn af þessum gatnamótum yrði m.a. að:

- Léttu á umferð um neðri hluta Smiðjuvalla og e.t.v. einnig um Dalbraut.
- Léttu á umferð um Esjubraut, þar sem óhöpp eru tíð.
- Léttu á umferð um Kalmanstorg, vestari hluta Esjubrautar og Vesturgötu.
- Gera leið stóra bíla greiðfærari um Þjóðbraut og Faxabraut niður að höfn og á atvinnusvæði neðst á Skaganum.

Á döfinni er að gera útskot fyrir strætisvagn við strætóstoppistöðvar á móts við Smiðjuvelli 32. Það mun liðka fyrir umferð, þegar strætó stoppar og ætti einnig að auka öryggi farþega.

Hluti Þjóðbrautar frá Esjutorgi að Faxatorgi er með öðrum blæ en fyrir norðan Esjutorg. Það vantar t.d. miðeyju þar sem gangbraut þverar götu. Útfæra þarf gangbraut þannig að hún veiti vegfarendum öryggi. Gangbrautir á þessu svæði eru á leið skólabarna í Grundaskóla og leið gangandi umferðar að leikskólanum Vallarseli. Einnig er um að ræða leið gangandi og hjólandi í Fjölbrautaskólann og á þjónustusvæði við Dalbraut 1 og Stillholt. Skoða þarf göngu- og hjólastíga austan Þjóðbrautar. Gangandi og hjólandi umferð fer yfir lóð við fjölbýlishúsið Skarðsbraut 7 - 11. Æskilegt er að beina þessari umferð á stíga.

Faxatorg er barn síns tíma. Laga þarf þverhalla og móta akstursleiðir betur. Til að stýra umferð um hringtorgið þarf að setja miðeyjar á Þjóðbraut, Garðabraut, Faxabraut, Skagabraut og Stillholt. Gangbrautir sem skera miðeyjar til að auka öryggi gangandi vegfarenda koma svo umhverfis hringtorgið á alla vegu.

#### 4.4 Faxabraut

Faxabraut er þjóðvegur í þéttbýli, veghaldari er Vegagerðin. Hraði er mikill á Faxabraut og helgast það m.a. af því hvað gatan er breið. Til að auka umferðaröryggi er nauðsynlegt að draga úr hraða. Möguleiki er t.d. að mjókka götuna annars vegar og eða að setja upp miðju- eyjar / merkingar. Aðgerðir þurfa einnig að þjóna hjólandi- og gangandi umferð.

#### 4.5 Kalmansbraut

Gangandi og hjólandi umferð þverar Kalmansbraut á milli Stillholts og Esjubrautar. Er það leið fyrir þá er sækja Fjölbrautaskólann og einnig þá sem sækja þjónustukjarna að Dalbraut 1 og við Stillholt. Eðlilegt er að útfæra a.m.k. eina gangbraut, t.d. á móts við Miðbæ 3 með miðeyju og e.t.v. einnig með upphækkun. Gangbraut þar rétt norðan við, á móts við Esjuvelli 14 og 16, mætti einnig útfæra með öruggum hætti. Hámarkshraði á Kalmansbraut er 50 km á klst. en það gerir kröfu um ákveðnar útfærslur á gangbrautum. Miðeyjur á gangbrautum veita vegfarendum öryggi.

#### 4.6 Kirkjubraut

Nokkuð er um óhöpp á og við Kirkjubraut. Á tímabilinu 2008 - 2014 urðu 28 óhöpp, þar af eitt með alvarlegum meiðslum og fjögur með minni meiðslum. Neðan Merkigerðis urðu 64% óhoppa en 36% milli Merkigerðis og Stillholts. Óhöpp á og við gatnamót Stillholts, Kirkjubrautar og Kalmansbrautar ekki tekin með. Ábendingar eru um hættuleg tilvik við upphækkaða gangbraut, á móts við gamla pósthúsið, þ.e. bíll stoppar fyrir gangandi og annar tekur framúr við hliðina. Einnig eru ábendingar um að bílar aki yfir gangstétt frá Kirkjubraut 33 / 35. Gangbrautir á Kirkjubraut sitthvoru megin við gatnamót að Háholti, eru mjög breiðar. Fá þarf fagaðila til að skoða hvernig best er að útfæra svona gatnamót m.t.t. öryggis gangandi og hjólandi vegfarenda. Gatnamót Skagabrautar og Kirkjubrautar eru mjög breið. Þess vegna er m.a. ekki hægt að koma fyrir gangbraut þar. Ábendingar hafa komið um að það vanti gönguþverun við gatnamótin.

Umferðaróhöpp á Kirkjubraut frá Akratorgi að Merkigerði eru mest árekstrar bíla eða að ekið er á kyrrstæða bíla eða hluti við götuna. Nokkur tilfelli hafa samt orðið þar sem ekið hefur verið á óvarða vegfarendur. Aðstæður eru ágætar við þennan hluta Kirkjubrautarinnar fyrir gangandi vegfarendur. Úrbætur gætu e.t.v. verið að fjölga gangbrautum um eina. Aðstæður fyrir hjólandi vegfarendur eru e.t.v. ekki eins og þyrfti. Breytingar á þessu svæði, með það að markmiði að taka tillit til allra vegfarenda, myndu kalla á skipulagsbreytingu. Skoða þarf hvort einstefna fyrir bílaumferð á neðsta hluta Kirkjubrautar er æskileg.

#### 4.7 Stillholt

Tvö óhöpp hafa orðið á Stillholti milli umferðarljósa við Kirkjubraut og að Þjóðbraut, þ.e. á götunni sjálfri, á tímabilinu 2008 - 2014. Nokkuð er um ábendingar frá íbúum um að þeir sem eru gangandi og hjólandi finni til óryggis við að ferðast um þetta svæði. Ef aðstæður á um 200 m kafla eru skoðaðar þá eru þar ein gatnamót (Dalbraut / Stillholt), átta inn- / útkeyrslur af bílastæðum og tvær strætóstoppistöðvar, bæði fyrir Reykjavíkurstæð og innanbæjarstæð. Eðlilegt er að skoða þetta svæði m.t.t. öryggis gangandi og hjólandi umferðar og þá sem heild, m.a. að skoða staðsetningu gangbrauta. Aðgerðir, litið til styttri tíma, gætu verið að leyfa einungis innakstur á bílastæði við Dalbraut 1, þ.e. austari aðkomu nær Dalbrautinni, en bæði inn- og útakstur við vestari aðkomu. Athuga með að útfæra gatnamót Dalbrautar og Stillholts með það að markmiði að stýra betur umferð ökutækja um gatnamótin. Færa t.d. strætóstoppistöðina sem er á móts við Stillholt 23 vestar í Stillholtið.

Nokkuð hefur verið um óhöpp á og við gatnamót Stillholts / Kirkjubrautar / Kalmansbrautar. Um er að ræða ljósastýrð gatnamót, þar sem öryggi vegafarenda er almennt meira. Gera þarf faglega úttekt á þessum gatnamótum.

Ein gangbraut, á móts við Brekkubraut, er á Stillholtinu frá ljósastýrðum gatnamótum Kirkjubrautar / Kalmansbrautar að gatnamótum Stillholts / Vesturgötu. Eðlilegt er að fjölga um eina gangbraut á móts við Heiðarbraut, þar sem um er að ræða gönguleið að Fjölbrautaskólanum. Ef hámarkshraði á Stillholti er 50 km á klst. og gatan er nokkuð breið þarf að koma fyrir miðju á götunni, þar sem gangbrautir þvera hana.

Við og á gatnamótum Stillholts og Vesturgötu hafa orðið nokkur óhöpp. Gatnamótin eru nokkuð blind, sérstaklega til hægri frá Stillholtinu. Biðskylda er á umferð frá Stillholti. Skoða má hvort það yrði til bóta að setja stöðvunarskyldu á umferð frá Stillholti.

#### 4.8 Vesturgata

Vesturgata er íbúðargata og aðkomuleið að íþróttahúsi og grunnskóla. Umferð stórra ökutækja á að vera í lágmarki. Undir engum kringumstæðum á umferð stórra bíla á leið til atvinnusvæða neðst á Skaganum að vera um efri hluta Vesturgötu. Nauðsynlegt er að koma fyrir merkingum, ef það er möguleiki, sem beinir stórum ökutækjum annað.





Fyrir framan íþróttahúsið við Vesturgötu og Brekkubæjar-skóla er ástand götunnar slæmt og þörf er á endurbótum. Tvær gangbrautir eru við skólann og íþróttahúsið er þvera



Mynd 6

Vesturgötuna og er ástand þeirra lélegt. Eðlilegt er að þessar gangbrautir verði sýnilegri og með upphækkun. Sitt hvoru megin við gangbrautir þarf að ganga þannig frá að bílar leggi ekki þétt upp við þær, það spillir fyrir útsýni gangandi vegfarenda og skapar hættu, sjá mynd 6. Það er ekki góður siður að leggja bílum með þessum hætti.

Á þessum kafla er hámarkshraði 30 km á klst. Ábendingar eru frá íbúum um að mörk hámarkshraða séu ekki virt. Skoða þarf svæðið með ökuhraða í huga og útfæra betur m.t.t. þess að halda aftur af ökuhraða. Ekki nægir að merkja enda svæða, þar sem leyfður hámarkshraði er 30 km á klst. Viðhalda þarf vitund akandi vegfarenda um á hvernig svæði þeir ferðast. Það er t.d. gert með því að hafa götuna með þeim hætti að stöðugt er verið að minna á aðstæður. Það er gert með því að hafa hindranir með ákveðnu millibili, t.d. upphækkaðar þveranir, þrængingu götu eða setja hlykki / beygjur. Sjónrænar hindranir eru líka oft notaðar, eins og grindverk, staurar eða gróður.

Gangstéttar eru meðfram Vesturgötunni beggja vegna og því aðgengi gangandi umferðar ágætt, nema þegar misjafnt yfirborð truflar og brúnir gangstétta, þ.e. niðurtektir á kantsteini, valda þeim vandræðum sem ferðast með vagna eða kerrur. Aðgengi fyrir hjólandi vegfarendur er minna. Hjóla- og göngustígur meðfram strandlengjunni með tengingar inn í bæinn, er eitthvað sem íbúar og aðrir vegfarendur hugsa örugglega til.

#### 4.9 Krókatún - Grundartún - Deildartún

Ábendingar hafa borist frá íbúum við Krókatún og Grundartún um óhóflegan ökuhraða og að umferð um Grundartún og Krókatún hafi aukist eftir að hraðahindrun var sett upp við Bakkatún, einnig ábending um blint horn við hús númer 5 við Krókatún.

Eðlilegt er að líta á göturnar á þessu svæði sem eina heild. Ákveða hámarkshraða 30 km á klst. með formlegum hætti við Grundartún, Deildartún og Krókatún. Að sett verði upphækkun við Vesturgötu, í sömu hæð og gangstétt. Það myndi auðvelda gangandi og hjólandi umferð um Vesturgötu, en ábendingar frá íbúum eru um slæmar brúnir gangstétta. Upphækkunin yrði þá eins og „hlið“ inn í götur með hámarkshraða 30 km á klst. Við Bakkatún eru hús annars vegar við götuna og því ekki þrængsli þar eins og við hinar göturnar. Hægt er að koma fyrir hraðatakmarkandi aðgerðum til að halda aftur af óhóflegum umferðarhraða.



Hvað varðar blindhorn við hús númer 5 við Krókatún væri hægt að banna að leggja bílum á götunni beggja vegna við hornið, þar sem hægt er að koma því við. Er það til að þrengsli í götunni sitt hvoru megin við hornið verði minni. Einnig að athuga hvort hægt er að koma upp spegli á horninu, til að auka öryggi.

#### 4.10 Laugarbraut

Ábendingar hafa komið frá íbúum um óhóflegan ökuhraða og áhyggjur af gangandi umferð skólabarna á leið í sund. Einnig um umferð sem tengist áhaldahúsi bæjarins. Þar er opið malarborið plan, sem skólabörn þurfa að fara framhjá til að komast að Bjarnalaug. Staðsetning áhaldahússins er ekki heppileg. Bílastæði vantar á svæðið vegna kirkjunnar, sundlaugarinnar og e.t.v. Sambýlisins. Bílum er lagt óskipulega á þessu svæði. Ábendingar eru um að fólk hafi áhyggjur af þessu, sérstaklega þegar skólabörn á leið í sund eru að þræða á milli bíla.

Aðstæður á gatnamótum Laugarbrautar og Akurgerðis er um margt varasamar fyrir gangandi umferð. Útfæra þarf gatnamótin með öryggi gangandi og hjólandi umferðar í huga. Einn möguleiki er að hækka upp gangbraut á móts við Traðarbakka, þrengja aðeins gatnamótin þeim megin og setja grindverk sem beinir gangandi umferð inn á gangbrautina. Eðlilegt er að hámarkshraði á Laugarbraut verði 30 km á klst. Það verði ákveðið með formlegum hætti.

#### 4.11 Merkigerði

Eftir þverun gangandi umferðar á gönguljósum við Merkigerði, tekur engin afmörkuð leið við að Brekkubæjarskóla. Eðlilegt er að breyta lóðinni við Kirkjuhol með þeim hætti að gerð verði gangstétt á lóðamörkum við Heilbrigðisstofnunina. Færa þarf gróðurbeð um 2 - 3 metra og steypa eða malbika gönguleið meðfram bílastæðinu við enda hennar.

#### 4.12 Heiðabraut - Háholt

Heiðabrautin er íbúðargata en jafnframt aðkomuleið að bílastæðum við Heilbrigðisstofnunina. Gangbraut er á móts við Heiðabraut 39, sem er leið skólabarna að Brekkubæjarskóla. Engin afmarkaður göngustígur er frá Kirkjubraut að þessari gangbraut við Heiðabraut. Gangandi og hjólandi deila með sér leið sem bílar aka að húsunum við Kirkjubraut 33 - 35.

Eðlilegt er að hámarkshraði á Heiðabraut sé formlega 30 km á klst. Gangbrautin við Heiðabraut 39 ætti að vera betur útfærð, upphækkuð og gatan þrengd. Skoða ætti hvort ekki sé eðlilegt að sett verði upphækkuð gangbraut er þverar Heiðabraut við gatnamót Heiðabrautar og Háholts sem virki eins og „hlið“ inn í götuna.

Við Háholt á móts við íþróttahús og Brekkubraut er gangbraut. Þar sem um er að ræða leið skólabarna ætti þessi gangbraut að vera upphækkuð. Einnig ætti e.t.v. að athuga með að staðsetja upphækkaða gangbraut er þverar Háholt við gatnamót Vesturgötu, þ.e. leið skólabarna og þeirra er sækja íþróttahúsið.

#### 4.13 Dalbraut

Dalbrautin er safngata fyrir botnlanga og einnig er nokkur atvinnustarfsemi við götuna. Gangbraut þverar Dalbrautina við hús númer 6. Þessi gangbraut er á göngu- og hjólaleið milli bæjarhluta og á leið þeirra er sækja þjónustu að Dalbraut 1 og við Stillholt. Hámarkshraði á Dalbraut er 50 km á klst. Þessi gangbraut á að vera vegleg, þ.e. upphækkuð með þrengingu og nota þarf grindverk til að hægja á hjólandi umferð og beina gangandi og hjólandi á hana. Engar gangbrautir þvera Dalbrautina til endanna. Eðlilegt er að gangbrautir þveri götur á gatnamótum. Gangbrautir á Dalbraut, þar sem hámarkshraði er 50 km á klst. þurfa að vera með miðjum.

#### 4.14 Smiðjuvellir

Atvinnustarfsemi er við Smiðjuvelli. Leyfður hámarkshraði er 50 km á klst. Göngustígur er annars vegar við götuna, þ.e. austan við. Yfirborð götunnar er í misjöfnu ástandi frá Esjubraut að Smiðjuvöllum 9. Smiðjuvellir um Esjubraut er m.a. aðkomuleið fyrir þjónustu efst við götuna. Þar eru verslanir, apótek og pósthús bæjarins. Margar ábendingar eru um ófullnægjandi aðkomu að þessum þjónustukjarna, bæði fyrir þá sem koma akandi og sérstaklega fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur. Fyrir akandi vegfarendur myndi tenging við Þjóðbraut á móts við Smiðjuvelli 26 auðvelda aðkomu, sjá umfjöllun um Þjóðbraut. Fyrir gangandi og hjólandi umferð eru aðstæður með eftirfarandi hætti:

- Gangbraut þverar Þjóðbraut á móts við verslunar- og þjónustukjarnann efst við Smiðjuvelli. Einnig er strætóstoppistöð þarna. Aðgengi er ágætt að verslunum. Ef hjólandi eða gangandi ætla einnig á pósthúsið þá er engin afmörkuð tenging á milli staðanna. Yfir bílastæði er að fara, þar sem er bensínstöð og einnig akstursleið fyrir þá er nýta sér tengingu bílastæðis við Þjóðbrautina. Þessi tenging er tæplega gata, frekar að hægt sé að tala um lausn sem gerð var til að fá tengingu við Þjóðbrautina frá bílastæðinu. Ef útfæra ætti nægjanlega örugga tengingu fyrir gangandi og hjólandi umferð frá verslunarkjarnanum að pósthúsinu, þarf að gera það í samvinnu við lóðarhafa,
- Vel útfærð gangbraut þverar Þjóðbrautina á móts við gatnamót Þjóðbrautar og Ketilsflatar. Þegar komið er yfir Þjóðbrautina frá Flatahverfinu er engin afmörkuð tenging þaðan, þ.e. ekki liggja afmarkaðir göngustígur frá þessari gangbraut. Hún er góð með breiðri miðju, því er upplagt að beina gangandi og hjólandi umferð um þessa gangbraut. Hægt er að gera göngu- og hjólastíg meðfram Þjóðbrautinni að pósthúsinu og útfæra örugg leið að verslunum. Ef gerð yrðu gatnamót eða hringtorg þar sem Þjóðbraut / Smiðjuvellir / Ketilsflöt skerast, þá yrðu göngu- og hjólaleiðir einnig útfærðar.
- Gangbraut þverar Þjóðbraut á móts við Smiðjuvelli 6. Stígur hefur verið gerðar að Smiðjuvöllum. Sá stígur ætti að tengjast tjaldsvæði bæjarins. Þar sem göngu- og hjólastígurinn þverar Smiðjuvellina þarf gangbraut með miðeyju, helst eyju sem er um tveir metrar á breidd svo vegfarendur geti átt skjól af eyjunni fyrir bílaumferð.

Eðlilegt er að horfa á umhverfi Smiðjuvalla sem eina heild. Allir vegfarendur, þ.e. akandi, hjólandi og gangandi, þurfa að hafa auðvelt og öruggt aðgengi að þessu svæði.

#### 4.15 Ketilsflöt

Ábendingar frá íbúum eru um óhóflegan ökuhraða á Ketilsflöt. Leyfilegur hámarkshraði er 50 km á klst. Fjórar gangbrautir þvera Ketilsflötina. Hægt er að hækka gangbrautirnar, þ.e. setja hraðahindranir. Gangbrautirnar sem eru beggja megin við leikskólann Akrasel, þarf nauðsynlega að hækka og athuga með að koma fyrir þrengingum. Þessar gangbrautir eru á leið skólabarna frá Skógahverfinu. Það mætti þrengja götuna aðeins á þessu svæði eða breikka hana og koma fyrir miðeyju við þessar gangbrautir. Á þessu svæði er hámarkshraði 30 km á klst. Ábendingar eru um að ökumenn virði ekki takmarkanir á ökuhraða, þ.e. á móts við leikskólann.

#### 4.16 Smáraflöt

Tvisvar hefur skipulagsyfirvöldum bæjarins borist ákall um úrbætur á aðstæðum við Smáraflöt. Fyrst 2005 og aftur 2015. Ábending er um að Smáraflötin sé þröng og margar íbúðir séu við götuna, sem leiðir af sér meiri bílaumferð. Fleiri íbúðir eru við götuna en fyrst var gert ráð fyrir í skipulagi, sem að mati íbúa kallar á viðbrögð til að liðka fyrir bílaumferð. Íbúar gera tillögu um að hringtengja Smáraflötina, þannig að tengingar við Þormóðsflöt séu tvær. Einnig er tillaga um að tengja Smáraflöt við Ketilsflöt. Er það til að létta á umferð um götuna, sem er þröng og með takmörkuðu útsýni í beygjum. Svigrúm er e.t.v. til að koma fyrir svona tengingu frá akbraut milli bílastæða við Smáraflöt 3 og 5 inn á Þormóðsflöt eða Ketilsflöt. Fá þarf faglega úttekt á hringtengingu eins og íbúar leggja til. Athuga með að útfæra akstursleiðir með þeim hætti að viðunandi aðstæður verði. Leyfður hámarkshraði á götu eins og Smáraflöt, þar sem eru þrengsli, ætti að vera 30 km á klst.

#### 4.17 Bresafllöt - Holtsflöt - Hagafllöt

Ábendingar frá íbúum eru um óhóflegan ökuhraða á Bresafllöt. Leyfilegur hámarkshraði er 50 km á klst. Bresafllöt er safngata fyrir íbúðargötur. Gangbrautir eru við Bresatorg og Eyrarflöt. Gangbrautin við Eyrarflöt er á leið skólabarna. Athuga þarf hvort hægt sé að útfæra gangbrautina með öruggari hætti, m.t.t. þess að þarna er um mikilvæga gönguleið að ræða. Milli Holtsflatar og Hagafllatar er niðurtekt á kantsteini og gert ráð fyrir þverun Bresafllatar. Tengist það gangstétt er liggur inn Hólmaflöt. Hægt væri að koma fyrir upphækkaðri gangbraut með þrengingum þarna, til að lækka hraða á Bresafllötinni. Gangbraut útfærð fyrir götu með 50 km hámarkshraða.

Einnig eru ábendingar um óhóflegan ökuhraða á Holtsflöt og Hagafllöt. Um íbúðargötur er að ræða og þess vegna eðlilegt að ökuhraði þar sé 30 km á klst. Hægt er að koma fyrir upphækkuðum gangbrautum fremst í götunum í sömu hæð og göngustígur við Bresafllöt. Virkar það þá sem „hlið“ inn í þessar götur. Einnig þverar göngustígur bæði Holtsflöt og Hagafllöt. Hægt er að koma fyrir upphækkuðum gangbrautum þar og þrengingum einnig. Þessi stígur liggur frá Innesvegi að Ketilsflöt.

#### 4.18 Garðagrund

Segja má að Garðagrundin skipti bænum frá Bresatorgi að Leynisbraut. Gangandi og hjólandi þurfa að þvera Garðagrundina til að komast leiðar sinnar. Hámarkshraði er 50 km á klst. Við Bresatorg er vel útfærð gönguþverun með miðeyju og sebrabraut. Milli Einigrundar og Lerkigrundar er upphækkuð gangbraut er tengir saman stíga sitt hvoru megin. Um er að ræða gönguleið skólabarna. Gatan er meira en 7 m á breidd og hámarkshraði er 50 km á klst. Það leiðir hugann að því hvort ekki þurfi að koma fyrir þrengingu eða miðeyju. Ljósastýrð þverun er á móts við Espigrund 8 er tengir saman stíga beggja vegna götunnar. Frá þessari gangbraut að Leynisbraut eru um 900 metrar. Ein gangbraut þverar Garðagrundina á þessum kafla, á móts við Grenigrund 2. Komið hafa ábendingar frá íbúum um að fjölga þurfi gönguþverunum á Garðagrund. Fjórar strætóstoppistöðvar eru sunnan við Garðagrundina, frá Víkurbraut að Leynisbraut. Eðlilegt er að gönguþveranir verði settar upp í tengslum við strætóstoppistöðvar, t.d. við Grenigrund og Reynigrund. Útfærsla á gönguþverunum þarf að taka mið af breidd götunnar og leyfðum hámarkshraða. Við Grenigrund er upphækkuð gangbraut. Athuga þarf staðsetningu á henni, m.t.t. strætóstoppistöðvar og einnig hvernig útfærsla á að vera miðað við breidd á götunni og hámarkshraða.

Ábendingar og frásagnir eru um tilvik þar sem hjólandi vegfarendur, sérstaklega börn og unglingar, þverar Garðagrundina nálægt Grundaskóla, á mikilli ferð í myrkri. Oft hefur legið við slysi, þ.e. að ökumenn hafi þurft að nauðhempla til að forða slysi. Vegfarendum þykir lýsing ekki næg á svæðinu. Eðlilegt er að skoða og meta lýsinguna.

#### 4.19 Innnesvegur

Bent hefur verið á óhóflegan ökuhraða á Innnesvegi. Vegurinn er þjóðvegur í þéttbýli, veghaldari er Vegagerðin. Hámarkshraði frá bæjarmörkum að Víkurbraut er 50 km á klst. Á þeim kafla eru tvær upphækkaðar gangbrautir. Miðað við leyfðan hámarkshraða er eðlilegt að hafa þessar gangbrautir með miðeyju.

Kaflinn frá Víkurbraut framhá Grundaskóla, sundlaug og íþróttahúsi, er með leyfðan hámarkshraða 30 km á klst. Tvær gangbrautir þvera Innnesvegin sitt hvoru megin við gatnamót Innnesvegar og Garðabrautar. Þar sem umferð gangandi og hjólandi er nokkur á þessu svæði og einnig umferð skólabarna er eðlilegt að skoða þetta svæði sérstaklega. Athuga með að stækka svæðið þar sem leyfður hámarkshraði er 30 km á klst. Það verði vestur fyrir gangbraut sem tengist stíg sem liggur að Einigrund, um gatnamótin og að gangbraut sem þverar Garðabraut við innkeyrslu inn á bílastæði við íþróttahúsið. Gangbraut er þverar Garðabraut og gangbrautir er þvera Innnesveg, sitt hvoru megin við gatnamót Garðabrautar verði útfærðar með öðrum hætti en nú er. Þær verði t.d. hækkaðar upp og ekki hafðar lengri en 7 metrar.

#### 4.20 Garðabraut

Mikil umferð akandi, hjólandi og gangandi er um Garðabraut. Töluverð íbúðabyggð er við götuna, ípróttu og útivistasvæði er í næsta nágrenni og Garðabrautin er ákveðin tengin milli svæða. Ábendingar eru um óhóflegan ökuhraða. Einnig eru ábendingar um að göngustígurinn sunnan við Garðabrautina sé mjór og liggja lágt, svo pollar myndast í vætutíð og svell þegar frystir. Stígar fyrir bæði gangandi og hjólandi þurfa að vera breiðari, eða aðskildir hver frá öðrum. E.t.v. er pláss fyrir annan stíg, milli götu og ljósastaura, sem yrði þá fyrir hjólandi vegfarendur. Þrjár gangbrautir þvera Garðabrautina. Gangbraut er við Faxatorg, sem verður breytt þegar lagfæringar verða gerðar á Faxatorgi. Gangbraut við innkeyrslu á bílastæði við ípróttahús ætti að vera upphækkuð og innan svæðis með skiltaðan hámarkshraða 30 km á klst. Gangbraut er við gatnamót Garðabrautar og Skarðsbrautar. Um 260 metrar eru milli gangbrautar við gatnamót Skarðsbrautar og gangbrautarinnar við ípróttahúsið að Jaðarsbökkum. Útfæra mætti gangbrautina við gatnamót Garðabrautar og Skarðsbrautar með öðrum hætti. Eðlilegt að færa hana aðeins í austur og setja miðeyju. Setja mætti aðra gangbraut, t.d. á mótis við Garðabraut 25 með miðeyju einnig. Ef þessar gangbrautir væru með miðeyju og e.t.v. einnig hækkun, myndi það draga úr óhóflegum ökuhraða á Garðabraut.

#### 4.21 Skarðsbraut

Ábendingar eru frá íbúum um óhóflegan ökuhraða á Skarðsbraut. Hámarkshraði 30 km á klst. er á hluta Skarðsbrautar, beggja vegna við leikskólann Vallarsel. Ábendingar eru um að það sé ekki virt sem skyldi. Til að bæta úr því er hægt að útfæra gangbrautirnar, sem afmarka lækkaðan hámarkshraða, með öðrum hætti, hækka þær og koma fyrir þrengingum. Ef miðeyjur yrðu notaðar þyrfti að breikka götuna aðeins. Gangbrautin, sem er á milli Skarðsbrautar 1 - 5 og 7 - 11, hefur mikilvægt hlutverk sem göngu- og hjólaleið á milli bæjarhluta. Útfæra þarf göngu- og hjólaleið frá gangbrautinni. Eins og staðan er núna er slóði yfir lóð við Skarðsbraut 7 - 11, sem ekki er ásættanlegt.

#### 4.22 Almenn um svæði / götur

Umfjöllunin um svæði / götur er almenn og því meira eins og yfirlit. Þegar farið verður í lagfæringar eða endurgerð, verður unnið meira með smáatriði.

Viðhorf og áherslur breytast með tímanum. Hér áður fyrr var ekki mikið lagt upp úr því hvernig aðgengi var fyrir hjólandi vegfarendur. Nú seinustu árin hefur athyglin beinst að því að gera þeim er kjósa að nota reiðhjól, auðveldara að komast um. Þetta getur verið erfitt í eldri hverfum, sem voru ekki hönnuð eða útfærð með reiðhjól sem samgöngutæki í huga. Þar sem umferð bíla er lítil um götur og hraði ekki mikill, geta þeir sem nota reiðhjól komist leiðar sinnar á götunum. Þar sem umferð er meiri og hraðinn einnig, fer þetta ekki vel saman m.t.t. öryggis hjólandi vegfarenda. Í nýrri hverfum eru hins vegar yfirleitt hjóla- og göngustígar sem auðvelda hjólandi að komast leiðar sinnar. Þetta kemur fram í ábendingum íbúa, þ.e. að aðgengi fyrir hjólandi umferð er ekki eins og e.t.v. þyrfti um eldri hluta bæjarins en ágæt um nýrri hverfi.

Þegar eldri hverfi voru skipulögð voru viðhorf önnur en nú eru. Áherslur við að útfæra götur og gangstéttar voru aðrar. Núna vilja fleiri nota reiðhjól og ferðast um á gangstéttum, því hætta er því samfara að hjóla á götum. Brúnir gangstétta, þegar hjólandi vegfarandi þverar götu á milli gangstéttahluta valda vandræðum og hættu, eins og margar ábendingar eru um frá íbúum. Nákvæmlega hvar og hvernig niðurtektir eru á gangstéttabrunum skiptir máli, þegar þær eru notaðar sem hjólaleið. Ennfremur getur mikil hjólaumferð á gangstéttum valdið gangandi vegfarendum óþægindum og hættu. Mismunandi sjónarmið eru uppi og aðstæður í eldri hverfum oft þannig að erfitt getur verið að gera úrbætur.

#### 4.23 Umferðarhraði

Þvert á það sem flestir halda eru helstu orsakir umferðarslysa mannleg mistök af ýmsu tagi. Ytri aðstæður eins og færð, birta, ástand vega eða annað, skipta vissulega máli. Engu að síður sýna rannsóknir að mikinn meirihluta slysa má rekja til mannlegra mistaka á borð við of hraðan akstur miðað við getu og aðstæður. Það er staðreynd, sem er yfir allan vafa hafin, að hraðinn skiptir höfuðmáli hvað varðar áhættu við akstur. Óhóflegum ökuhraða fylgir aukin slyshætta. Ökutæki verða óstöðugri við meiri hraða og erfiðara verður að ráða við þær aðstæður sem geta skapast. Ökumaðurinn hefur lítinn tíma til að bregðast við óvæntum aðstæðum eða hættum og aðrir vegfarendur hafa einnig minni tíma til að varast þá hættu sem óhóflegur ökuhraði veldur. Hraðakstur er afbrot og segja má að sá sem temur sér óhóflegan ökuhraða sé að sýna sjálfum sér og samferðarfólki ákveðið virðingarleysi. Viðhorfsbreyting þarf að verða til að vekja fólk til umhugsunar um þær hættur sem skapast við óhóflegan ökuhraða.

Almennt gildir að hámarkshraði í þéttbýli er 50 km á klst. Í 22. grein Lögreglusamþykktar fyrir Akranes, frá júlí 2006, stendur: „Almennur hámarkshraði í stjórnsýsluumdæmi Akraneskaupstaðar skal vera 50 km á klst. Utan þéttbýlis og á einstökum götum eða bæjarhverfum getur lögreglustjóri, að fengnum tillögum bæjarstjórnar, ákveðið annan hámarkshraða“. Þegar fagaðilar tala um „skiltaðan“ hámarkshraða, er um að ræða götur eða svæði þar sem hámarkshraði hefur verið ákveðinn af yfirvöldum og auglýstur. Ákveða má hærri hraðamörk ef veigamikil öryggissjónarmið mæla ekki gegn því. Ákveða má lægri hraðamörk þar sem æskilegt þykir til að tryggja öryggi eða af öðrum ástæðum. Almenna reglan er að hámarkshraði er alltaf við 30 km á klst. í nágrenni skóla, leikskóla, umhverfis íþróttasvæði og við samkomustaði. Einnig í íbúðargötum og hverfum þar sem aðstæður krefjast.

Fagaðilar tala um að eðlilegt sé að samræma hámarkshraða innan þéttbýlis og að merkingar og ásýnd svæða með lægri hámarkshraða en 50 km á klst. verði í sem mestu samræmi á milli svæða. Ennfremur að merkingar og ásýnd, þar sem hámarkshraði er 30 km á klst., verði eins á milli sveitarfélaga. Mynd 7 er dæmi um nokkurskonar „hlið“ inn á svæði þar sem hámarkshraði er 30 km á klst. Markmiðið með að hafa útfærslur sem líkastar, er að þá verða vegfarendur meira meðvitaðir um umhverfisaðstæður.



Fagaðilar, sem vinna við umferðarmál, hafa lagt til að fyrirkomulag hámarkshraða innan þéttbýlis verði samræmt á þann veg að 50 km á klst. gildi fyrir umferðargötur og þjóðvegi en 30 km á klst. fyrir götur innan hverfa og aðrar götur. Undantekning frá þessari reglu eigi við um götur þar sem leyfður ökuhraði er minni en 30 km á klst.

## 5. Gagnavinnsla

Mynd 7

### 5.1 Yfirlit um gagnavinnslu

Í þessum kafla er yfirlit um þær upplýsingar sem unnar voru úr gögnum og styður við þá umfjöllun sem er um efnisatriði í kafla 4. Um er að ræða ábendingar frá íbúum, sem komu gegnum heimasíðu Akraneskaupstaðar. Opið var fyrir ábendingar á vormánuðum 2015. Einnig hafa komið ýmsar ábendingar og erindi er varða umferð og umferðaröryggi og tekið hefur verið tillit til. Unnar voru upplýsingar úr slysaskráningum hjá Samgöngustofu fyrir tímabilið 2008 - 2014. Farið var yfir eldri gögn um hraðamælingar sem gerðar hafa verið á Akranesi og farið var yfir skýrslu um áhættumat á akstursleið strætó á Akranesi.

### 5.2 Ábendingar frá íbúum

Samtals komu um 70 ábendingar frá íbúum á tímabilinu frá mars og fram á haust 2015. Farið var yfir þær m.t.t. ákveðinna efnisatriða og niðurstöður dregnar saman. Út frá niðurstöðum samantektar voru afmörkuð þau svæði þar sem flestar athugasemdir komu fram. Efnisatriðum var raðað m.t.t. fjölda ábendinga eftir götum / svæðum / öðru mati.

Umfjöllun um of mikinn ökuhraða kom fram í 62% ábendinga. Tafla 3 sýnir yfirlit um götur sem voru oftast nefndar í sambandi við mikinn hraða ökutækja, raðað eftir fjölda ábendinga.

**Tafla 3**

Fjöldi	Götur
5	Ketilsflöt
4	Hagaflöt - Skagabraut - Vesturgata
3	Esjubraut - Kalmansbraut - Kirkjubraut
2	Bresafllöt - Garðabraut - Holtsflöt - Skarðsbraut
1	Akurgerði - Dalbraut - Dalsflöt - Garðagrund - Innesvegur - Jörundarholt - Krókatún - Laugarbraut - Stillholt - Ægisbraut

Í um fjórðungi þeirra ábendinga sem bárust voru lagðar til hraðahindrandi aðgerðir á götum. Taflan hér að framan á einnig við um fjölda ábendinga varðandi hvar er lagt til að fara í slíkar aðgerðir.

Tæpur þriðjungur ábendinga er um ástand gatna og útsýni, þ.e. aðstæður hindra útsýni yfir næsta umhverfi ökumanna. Tilgreindar eru hættur af skertu útsýni ökumanna.





Ábendingar eru um slæmt yfirborð gangstétta á Neðri Skaganum. Margir benda á að aðgengi að gangstéttum valdi óþægindum og hættu. Er þá átt við að kantsteinn er ekki tekinn nægjanlega niður og halli frá brún gangstéttar, þar sem þær eru teknar niður, og inn á gangstéttina er of mikill.

Ábendingar eru almennt um að aðgengi fyrir gangandi og oft hjólandi er ágætt um ákveðin svæði en svaði vanta tengingar við önnur svæði. Þegar ferðast er gangandi og sérstaklega hjólandi frá efri hluta byggðar og ferðinni heitið á Neðri Skagann, þá vanta öruggar leiðir til að ferðast eftir. Bent er á slæma tengingu milli byggðar og skógræktar fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur, þ.e. frá Garðaholti og meðfram Ketilsflöt að Garðalundi. Bent var á að skipuleggja þurfi heildarlausn fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur um allt sveitarfélagið.

Eftirfarandi upptalning er samantekt um svæði, þar sem ábendingar eru um ákveðin efnisatriði.

- Svæði kringum Bresaföt, Hagaföt, Holtsföt og Ketilsföt. Óhóflegur umferðarhraði og ákall um aðgerðir til að takmarka hann. Einnig ábendingar um gangbrautir og stíga.
- Svæði er afmarkast af neðri hluta Skagabrautar, um miðja Kirkjubraut, Merkigerði, Laugarbraut, efri hluta Heiðarbrautar, umhverfi Brekkubæjarskóla að Vesturgötu. Umferðaröryggi gangandi og hjólandi vegfarenda, umferðarhraði og þörf fyrir hraðhindrandi aðgerðir.
- Svæði kringum Skarðsbraut og Garðabraut. Umferðarhraði og öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda.
- Svæði er afmarkast af Esjubraut og gatnamótum Esjubrautar / Vesturgötu / Ægisbrautar. Umferðarhraði, öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda og öruggari tenging fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur frá tjaldsvæði Akraneskaupstaðar.
- Svæði við Garðagrund og Jörundarholt. Ófullnægjandi öryggi farþega strætisvagns við biðstöðvar. Gangandi hafa ekki skjól af gangbrautum við að þvera Garðagrund, ófullnægjandi götulýsingu í nágrenni Grundaskóla.
- Svæði sem afmarkast af efri hluta Smiðjuvalla og Þjóðbraut. Öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda á þessu svæði. Ófullnægjanlegt aðgengi gangandi og hjólandi vegfarenda að pósthúsi bæjarins.
- Svæði er afmarkast af Stilholti (milli Faxatorgs og umferðarljósa), Kalmansbraut og neðri hluta Dalbrautar. Öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda á þessu svæði.

### 5.3 Slysskráning frá Samgöngustofu

Tafla 4 sýnir yfirlit um fjölda óhappa í umferðinni á Akranesi yfir tímabilið 2008 - 2014. Flokkað eftir óhöppum án meiðsla og þar sem verða meiðsli á fólki.

**Tafla 4**

Skýring	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Óhöpp án meiðsla	65	51	44	44	53	34	48
Slys - lítil meiðsl	17	3	3	6	3	4	2
Alvarleg slys	3	1	2	3	1	1	0

Samtals	85	55	49	53	57	39	50
---------	----	----	----	----	----	----	----

Tafla 5 sýnir hvernig óhöpp verða i umferðinni, þ.e. mismunandi óhöpp sem hlutfall af heildarfjölda þeirra. Mörg óhöpp verða á bílastæðum og einnig er nokkuð um óhöpp þar sem ekið er á hluti á eða við akbraut.

**Tafla 5**

Skýring	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Óhöpp á bílastæðum	18%	26%	29%	32%	37%	36%	26%
Ekið á hlut / kyrrst. bíl	21%	47%	49%	27%	28%	21%	36%
Árekstur / útafakstur	48%	22%	16%	25%	32%	39%	34%
Ekið á gangandi	4%	3,6%	4%	2%	0%	0%	0%
Ekið á hjólréiðafólk	2%	1,8%	2%	6%	4%	5%	4%

Tafla 6 sýnir yfirlit um umferðaróhöpp, þar sem ökutæki eru á ferð. Einnig fjölda óhappa er áttu sér stað á eða við gatnamót.

**Tafla 6**

Skýring	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Framanákeyrsla	4	1	1	1	3	2	1
Aftanákeyrsla	6	3	1	5	5	5	2
Hliðarákeyrsla	12	8	4	6	6	7	6
Útafakstur og bílveltur	3	0	0	0	0	0	1
Annað	16	11	4	4	6	1	7
Á eða við gatnamót	17	11	8	8	13	9	6

Tafla 7 sýnir yfirlit yfir götur þar sem tvö eða fleiri umferðaróhöpp hafa orðið á sama árinu. Um er að ræða óhöpp þar sem tveir bílar eða fleiri eru á ferð.

**Tafla 7**

Götur	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Kirkjubraut	4	4	3				
Esjubraut	4	7	2	3	3	2	3
Smiðjuvellir	3						
Garðagrund	3						
Stillholt	2					6	
Þjóðbraut				2			
Suðurgata					2		
Bresaföt ( Bresatorg )					2		

Tafla 8 sýnir hvar oftast verða óhöpp á gatnamótum. Þar sem tilfelli eru fleiri en tvö á ári eða ár eftir ár.

**Tafla 8**

Gatnamót	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Esjubraut / Kalmansbraut	2	3	1	2	3		1
Esjubraut / Dalbraut		3	1	1			1
Kirkjubraut / Akurgerði	2	1					
Bresatorg					2		
Suðurgata (Akratorg)					2		
Stillh. / Kalmansbr. / Kirkjubr.						3	
Stillholt / Vesturgata						2	
Esjubraut / Esjuvellir						2	

Samkvæmt gögnum frá Samgöngustofu hafa flest óhöpp orðið á og við Esjubraut. Flest óhöpp hafa orðið við gatnamót Esjubrautar og Kalmansbrautar. Einnig verða oft óhöpp þar sem Esjubraut, Dalbraut og Smiðjuvellir skerast.

Það sem hér hefur komið fram eru megin niðurstöður við greiningu gagna frá Samgöngustofu.

Í töflum 9 - 11 eru frekari upplýsingar sem unnar hafa verið úr gögnum frá Samgöngustofu.



Tafla 9 sýnir yfirlit yfir götur þar sem umferðaróhöpp með **slysum / meiðslum** hafa oftast orðið á tímabilinu. Óhöpp á bílastæðum ekki tekin með.

**Tafla 9**

Götur	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Akrafjallsvegur	1	1					
Akurgerði	1						
Akursbraut	1						
Bárugata	1						
Dalbraut					2	1	
Esjubraut			1	3	2		
Esjuvellir						1	
Faxabraut	1	1	1	2	1	1	
Furugrund	1						
Garðabraut	1			1			
Garðagrund	1						
Grenigrund	1						
Hafnarbraut	1				1		
Heiðarbraut						1	
Höfðabraut			1				
Innnesvegur	2			1		1	
(*)Kalmansbraut		1	2	2	1	1	1
Ketilsflöt				1			
Kirkjubraut	3	1		1	1		
Leynisbraut	1						
Merkigerði					1		
Smáraflöt							1
Skarðsbraut				1			
Smiðjuvellir	3						
Stillholt	1	1				1	
Vesturgata	2			2			
Vitateigur				1			
Víkurbraut	1						
Þjóðbraut			1	2			

(\*) Gata frá Esjubraut að hringtorgi við Bónus (Hausthúsatorg) er í þessari samantekt kölluð Kalmansbraut. Er ýmist Kalmansbraut eða Akranesvegur í gögnum.



Tafla 10 sýnir staði / götur þar sem ekið hefur verið á **óvarða vegfarendur**, 2008 - 2014.

**Tafla 10**

Tilfelli	5	4	3	2
Götur	Kirkjubraut	Merkigerði	Kalmansbraut	Esjubraut
<p><b>Götur þar sem um er að ræða 1 tilfelli yfir tímabilið:</b>            Esjuvellir - Garðagrund - Garðaholt - Grenigrund - Jaðarsbraut - Lerkigrund - Skólabraut - Stillholt - Sunnubraut - Vesturgata - Vitateigur.</p>				

Tafla 11 sýnir yfirlit um götur þar sem tvö eða fleiri umferðaróhöpp hafa orðið á ári. Um er að ræða öll óhöpp, en ekki eru tekin með óhöpp er verða á bílastæðum.

**Tafla 11**

Götuheiti	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Akrafjallsvegur	4		3	4	2	2	2
Akurgerði	2						
Akursbraut	2						
Brekubraut	2						
Bres aflöt					2		
Dalbraut		4		2			
Esjubraut	4	9	4	6	6	4	5
Esjuvellir						3	
Faxabraut	4	2	3	3	4	2	4
Garðabraut					2		
Garðagrund	5						
Grenigrund	2						
Hafnarbraut							3
Háholt	2			2	2		
Heiðarbraut			2				
Innesvegur	4		2				2
Jörundarholt	3		2				
(*) Kalmansbraut	2	7	3	4	4	5	3
Kalmansvellir					2		
Kirkjubraut	11	8	4	5		6	
Merkigerði			2		3		2
Skarðsbraut		2			2		2
Skólabraut			2				
Smiðjuvellir	5	3	3		2		2
Stillholt	4					6	
Suðurgata	2	2		2	4		
Vesturgata	5	2		5		3	
Þjóðbraut		4		4	4		5



Ásamt Esjubrautinni eru óhöpp algeng á Faxabraut, Kalmansbraut, Kirkjubraut og Smiðjuvöllum. Um er að ræða öll óhöpp á eða við götur en óhöpp á bílastæðum ekki tekin með. Þegar talað er um öll óhöpp er einnig átt við óhöpp þegar ekið er á fasta hluti á eða við götur, þ.e. ekki bara árekstur tveggja eða fleiri.

#### 5.4 Hraðamælingar á Akranesi

Gerðar voru hraðamælingar á Akranesi frá janúar 2008 til september 2010. Niðurstöður eru sýndar í töflu 12. Nokkuð er síðan þessar mælingar voru gerðar og því ekki víst að þær endurspegli aðstæður eins og þær voru 2014 og 2015, en eru engu að síður sýndar hér. Niðurstöður eru m.a. að hlutfall þeirra sem aka á óhóflegum hraða er ekki svo hátt, miðað við götur þar sem hámarkshraði er 50 km á klst. Vissulega er hraði umfram leyfðan hámarkshraða hættulegur og ætti ekki að eiga sér stað. Það eru alltaf einhverjir ökumenn sem aka hraðar en æskilegt er og því er horft á hvað það er stórt hlutfall. Niðurstöður gefa vísbendingar um að ökumenn taki lítið tillit til aðstæðna á svæðum þar sem ökuhraði er 30 km á klst. og er það í samræmi við ábendingar íbúa.

**Tafla 12**

Tímabil	Gata	Hraði km á klst.			Óhóflegur hraði	
		Leifður	Meðal	Raun (V85)	%	Mest km á klst.
16. til 20.09.2010	Esjubraut	50	39	50	14	Meiri en 90
06. til 14.05.2009	Vesturgata	<b>30</b>	37	45	<b>77</b>	80 - 90
12. til 28.01.2008	Skarðsbraut	50	30	36	3	80 - 90
08. til 05.11.2008	Skarðsbraut	<b>30</b>	36	46	<b>74</b>	80 - 90
14.02 til 04.03.'08	Faxabraut	50	52	58	51	Meiri en 90
06. til 13.09.2010	Kalmansbraut	50	37	45	7	Meiri en 90

#### 5.5 Áhættumat fyrir strætó á Akranesi

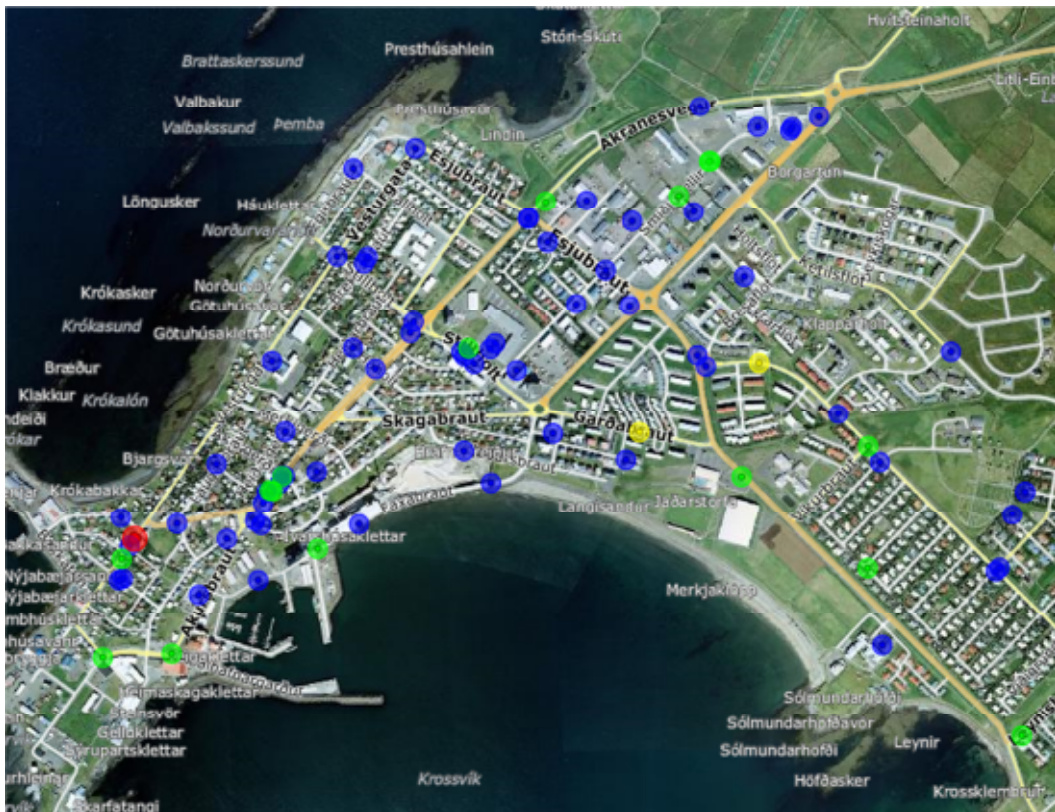
Hópfærðarbílar Reynis Jóhannssonar ehf. í samstarfi við Tryggingafélagið VÍS gerðu áhættumat fyrir akstursleið Strætó á Akranesi í nóvember 2013. Var þetta hluti af vátryggingasamningi fyrirtækjanna. Aðferðarfræði við gerð áhættumatsins var að strætisvagnaleiðir voru eknar og farið yfir hættur á leiðinni. Efnisatriði voru skráð og gefnar einkunnir eftir mati. Notaður var skali frá 0 til 3 til að meta hættur. Einkunnin 0 er mat um að hætta sé til staðar, sem þarf að bregðast við, en einkunnin 3 er að engin hætta sé til staðar. Fjallað er um 36 efnisatriði í skýrslu um áhættumat. Þrjú efnisatriði fá einkunnina 0, þ.e. „hætta“ og sex efnisatriði einkunnina 1. Svæði sem fá einkunnina 0 eru biðstöðvar við Stillholt, Ketilsflöt og Vallholt. Lagfæringar voru gerðar á biðstöð við Stillholt árið 2015.



## 5.6 Slysakort frá Samgöngustofu

Hér gefur að líta slysakort frá Samgöngustofu. Bláar merkingar tákna óhöpp / slys þar sem ekki hafa orðið meiðsl. Græn merking tákna að lítil meiðsl hafa orðið við óhappið / slysið. Gul merking á korti segir að alvarleg meiðsl hafi orðið við óhapp / slys. Rauð merking á korti er þar sem dauðaslys hefur orðið.

### Slysakort árið 2008





Akraneskaupstaður

Slysakort árið 2009



Slysakort árið 2010





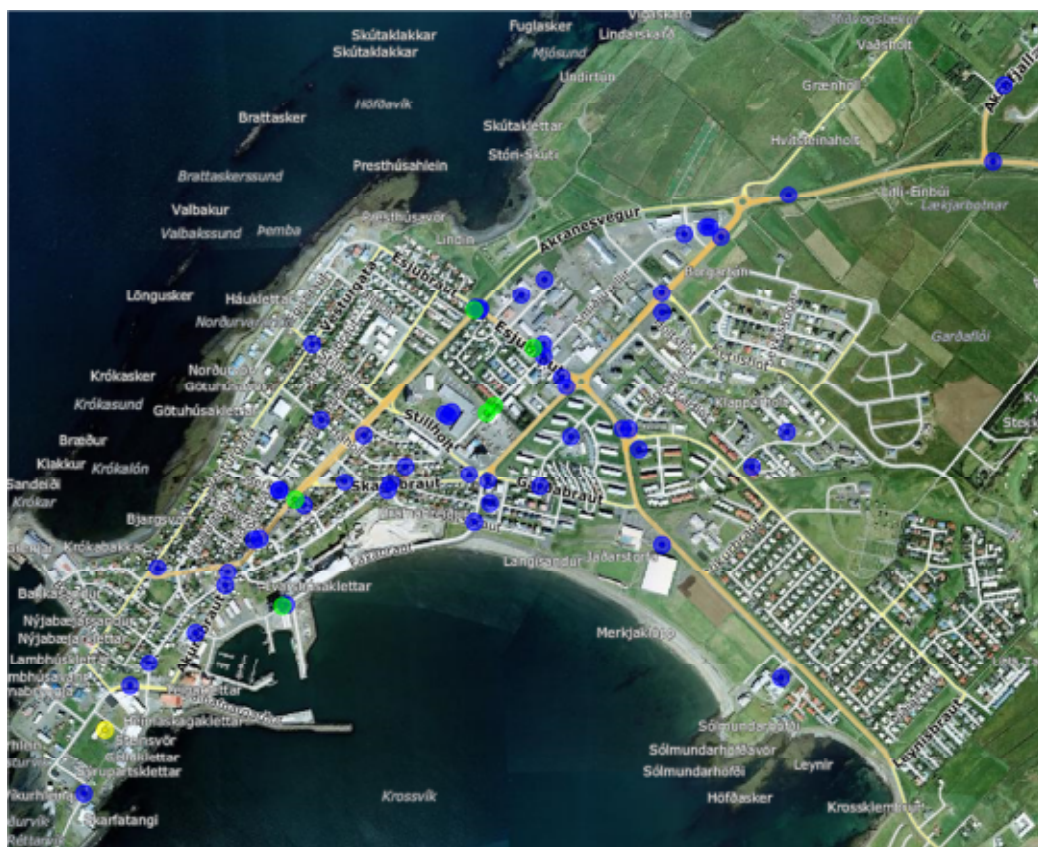


Akraneskaupstaður

### Slysakort árið 2011



### Slysakort árið 2012





Akraneskaupstaður

Slysakort árið 2013



Slysakort árið 2014



## 6. Niðurlag

### 6.1 Lokaorð

Samantekt þessi er yfirlit um efnisatriði er hafa komið fram frá íbúum um það sem betur má fara um öryggisatriði við að ferðast um bæinn, jafnt akandi, hjólandi og gangandi vegfarendur. Farið var yfir slysaskráningar Samgöngustofu fyrir tímabilið 2008 til 2014, hvers eðlis slys og óhöpp hafa verið og hvar óhöpp verða oftast. Markmiðið var að finna svæði eða staði, þar sem aðstæður skapa hættu. Fagaðilar kalla staði, þar sem slys eða óhöpp eru tíð, „svartbletti“. Ekki var leitað eftir óhappaskráningum tryggingafélaga. Hjá Samgöngustofu eru ekki öll óhöpp skráð. Farið var yfir hraðamælingar sem gerðar hafa verið og niðurstöður settar fram í töflu. Einnig var farið yfir skýrslu um áhættumat fyrir akstursleið strætó á Akranesi.

Upplýsingar voru unnar úr gögnum í kafla 5 og notaðar til að afmarka svæði, götur eða staði þar sem úrbóta er þörf. Fjallað er um þessi svæði í kafla 4. Umfjöllunin er e.t.v. ekki tæmandi því fleiri svæði komu til greina. Sá háttur var hafður á við umfjöllun um svæði / götur, að gerðar voru tillögur um úrbætur þegar fjallað var um einstök efnisatriði. Þegar farið verður í lagfæringar eru þessar tillögur framlag til vinnunnar sem þá fer af stað og leiðir svo til niðurstöðu eða útfærslu, sem unnið verður eftir. Í kafla 3 er yfirlit um mikilvæg verkefni. Í töflu 1 er sýndur listi um verkefni sem hægt verður að nýta sem tillögur að forgangsröðun verkefna.

Það er mikilvægt að útfæra öll mannvirki eða svæði er þjóna umferð með öruggum hætti. Mörg smáatriði skipta máli og geta haft áhrif á öryggi vegfarenda. Viðhorf þeirra skiptir einnig miklu máli hvað varðar umferðaröryggi. Dæmi um það eru þeir sem einhverra hluta vegna telja sig þurfa að aka hraðar en aðrir og valda hættu með háttalagi sínu. Fræðsla og eftirlit tryggir öryggi vegfarenda. Stöðugt þarf að vera á varðbergi.

Akraneskaupstaðar þakkar öllum sem komið hafa að gerð þessarar skýrslu.

Mars 2016

Jón Brynjólfur Ólafsson

## 6.2 Helstu heimildir

- 1 ) „Umferðaröryggisáætlanir sveitarfélaga Leiðbeiningar“ - janúar 2010. Vegagerðin - Umferðarstofa (núna Samgöngustofa) - Mannvit verkfræðistofa.
- 2 ) Samgöngustofa - tölfræði um slysaskráningu.
- 3 ) Ábendingar frá íbúum á Akranesi - gegnum heimasíðu og með öðrum hætti.
- 4 ) „Gönguþveranir Leiðbeiningar“ - desember 2014. Vegagerðin - Reykjavíkurborg.
- 5 ) „Samræming hámarkshraða innan þéttbýlis“ - 2006. Sv.stj.mál 8. tbl. 2006.
- 6 ) „Um hraðakstur“ - Landlæknisembættið.
- 7 ) „Hraðatakmarkandi aðgerðir“ - maí 2006. Vegagerðin, Línuhönnun verkfræðistofa.
- 8 ) „Hönnunarreglur fyrir stoppistöðvar Strætó bs“ - Umbótahópur Strætó bs, janúar 2016.

## 6.3 Kort um ökuhraða

Kort er sýnir tillögur að hámarksraða um götur Akraneskaupstaðar.