

UMFERÐARÖRYGGISÁÆTLUN ÁRBORGAR

2021-2025

15.02.2021

SKÝRSLA – UPPLÝSINGABLAÐ

SKJALALYKILL

2839-111-SKY001-V01

SKÝRSLUNÚMÉR / SÍÐUFJÖLDI

59

VERKEFNISSTJÓRI / FULLTRÚI VERKKAUÐA

Sigurður Andrés Þorvarðarson

VERKEFNISSTJÓRI EFLA

Berglind Hallgrímsdóttir

LYKILORÐ

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

STAÐA SKÝRSLU

- Í vinnslu
 Drög til yfirlustrar
 Lokið

DREIFING

- Opin
 Dreifing með leyfi verkkaupa
 Trúnaðarmál

TITILL SKÝRSLU

Umferðaröryggisáætlun Árborgar

VERKHEITI

Aðalskipulag Árborgar, Umferðaröryggisáætlun

VERKKAUÐI

Árborg

HÖFUNDUR

Berglind Hallgrímsdóttir, Arna Kristjánsdóttir, Elín Ríta Sveinbjörnsdóttir og Tinna Húnbjörg Einarsdóttir

ÚTDRÁTTUR

Skýrsla um umferðaröryggisáætlun Árborgar fyrir árin 2020 – 2025. Farið yfir stöðumat sveitarfélagsins og greiningarvinnu sem liggur fyrir. Var þar á meðal umferðarslys, þróun slysa, umferðarhraða, almenningsamgöngur o.fl.. Sérstaklega er fjallað um virka vegfarendur, fræðslu í skóla, gönguleiðir skólabarna og eldra fólk sem vegfarendur. Sett eru fram markmið og áhersluatriðum í umferðaröryggisáætluninni ásamt framkvæmdaáætlun og forgangsröðun verkefna.

ÚTGÁFUSAGA

NR.	HÖFUNDUR	DAGS.	RÝNT	DAGS.	SAMÞYKKT	DAGS.
01	Berglind Hallgrímsdóttir	15.11.20	Arna Kristjánsdóttir	19.11.20	Elín Ríta Sveinbjörnsdóttir	04.02.21

EFNISYFIRLIT

1	INNGANGUR	9
1.1	Framkvæmd og samráð	9
1.2	Umferðaröryggismarkmið stjórnvalda	10
2	ÞRÓUN SLYSA	11
2.1	Þróun umferðarslysa 2009-2018	12
2.2	Núverandi staða	14
3	AKANDI VEGFARENDUR	17
3.1	Slysatíðni og slysakostnaður	17
3.2	Umferðarhraði / Hraðatakmarkandi aðgerðir	18
3.3	Götur innan þéttbýlis	18
3.3.1	Selfoss	18
3.3.2	Eyrarbakki og Stokkseyri	20
3.4	Þjóðvegir	21
4	ÓVARÐIR VEGFARENDUR	23
4.1	Slys meðal gangandi og hjólandi vegfarenda	23
4.2	Eldra fólk	25
4.3	Börn og gönguleiðir skólabarna	26
4.3.1	Almennt um öryggi barna	26
4.3.2	Sunnulækjaskóli	29
4.3.3	Vallaskóli	31
4.3.4	Barnaskólinn á Eyrarbakka og Stokkseyri	33
4.3.5	Hættusvæði grunnskólabarna á Selfossi	35
4.3.6	Öryggi skólabarna - samantekt	36
5	ALMENNINGSSAMGÖNGUR	37
5.1	Gæði almenningssamganga	37
6	ÍBÚASAMRÁÐ	39
7	FRÆÐSLA OG ÁRÓÐUR	41
7.1	Leikskólar í Árborg	42
7.2	Eldra fólk	42
7.3	Grunnskólar í Árborg	42
8	MARKMIÐ OG ÁHERSLUATRÍÐI	43
9	FRAMKVÆMDAÁÆTLUN OG FORGANGSVERKEFNI	44
9.1	Þjóðvegir	45
9.2	Innanbæjargötur	45
9.3	Fræðsla og áróður	46
9.4	Almenn verkefni	47
9.5	Forgangsverkefni	49
9.6	Vísar og eftirfylgni	53
10	NIÐURSTÖÐUR	55
11	HEIMILDASKRÁ	56
VIÐAUKI A	SLYSAKORT	59

MYNDASKRÁ

MYND 1	Þróun íbúafjölda (y-ás til hægri) og fjöldi umferðarslysa (y-ás til vinstri) eftir alvarleika í Árborg frá árinu 2009-2018 (x-ás). Upplýsingar um íbúafjölda í Árborg fengust frá Hagstofu Íslands. _____	12
MYND 2	Fjöldi slysa með meiðslum í Árborg fyrir árin 2009-2018 _____	13
MYND 3	Fimm ára hlaupandi meðaltal í fjölda slysa á hvern 1.000 íbúa í Árborg eftir alvarleika slysanna. Gula línan notast við y-ásinn vinstra megin við grafið og rauða línan notast við y-ásinn hægra megin. _____	13
MYND 4	Þróun í fjölda slysa í Árborg með meiðslum, eftir tegund slysa. _____	14
MYND 5	Fjöldi og alvarleiki umferðarslysa ásamt fjölda íbúa í Árborg á árunum 2014-2018. _____	15
MYND 6	Hlutfall alvarleika slysa eftir vegfarendahópum í Árborg 2014-2018. _____	15
MYND 7	Hlutfall umferðarslysa með meiðslum á Vegagerðargötum og á innanbæjar- götum í Árborg eftir vegfarendum á árunum 2009 til 2018. _____	16
MYND 8	Alvarleiki og staðsetning umferðarslysa innan þéttbýlismarka Selfoss árin 2014 – 2018. Grænir punktar tákna óhöpp án meiðsla, gulir hringir slys með litlum meiðslum og rauður kross alvarleg/banaslys _____	19
MYND 9	Staðsetning slysa á tímabilinu 2014-2018 innan þéttbýlismarka Selfoss eftir tegund slysanna. _____	20
MYND 10	Alvarleiki og staðsetning umferðarslysa innan þéttbýlismarka Eyrarbakka og Stokkseyrar árin 2014 – 2018. Grænir punktar tákna óhöpp án meiðsla, gulir hringir slys með litlum meiðslum og rauður kross alvarleg/banaslys _____	21
MYND 11	Staðsetning slysa á Vegagerðargötum innan Árborgar. _____	22
MYND 12	Staðsetning umferðarslysa á gangandi vegfarendum í Árborg árin 2014 – 2018. _____	24
MYND 13	Fjöldi slysa og óhappa, gangandi vegfarenda í Árborg árin 2014 – 2018. _____	25
MYND 14	Hlutfall ferðamáta skólabarna í 3., 6. og 9. bekk í öllum grunnskólum Árborgar. Ferðamáti þann dag sem könnun var lögð fyrir (til vinstri) og ferðamáti sem er yfirleitt fyrir valinu (til hægri). _____	28
MYND 15	Gönguleiðir skólabarna í Árborg. Gögn unnin upp úr upplýsingum um gönguleiðir frá skólabörnum í 3., 6., og 9. bekk. Sýnt er hlutfall ferðamáta allra skólanna miðað við þann dag sem könnunin var gerð. _____	29
MYND 16	Hlutfall ferðamáta skólabarna í 3., 6. og 9. Bekk í Sunnulækjaskóla. Ferðamáti þann dag sem könnun var lögð fyrir (til vinstri) og ferðamáti sem er yfirleitt fyrri valinu (til hægri). _____	30
MYND 17	Gönguleiðir skólabarna í Sunnulækjaskóla. Gögn unnin upp úr upplýsingum um gönguleiðir frá skólabörnum í 3., 6., og 9. bekk. Sýnt er hlutfall ferðamáta miðað við þann dag sem könnunin var gerð og umferðarslys á óvörðum vegfarendum 2014-2018. _____	31
MYND 18	Hlutfall ferðamáta skólabarna í 9. bekk í Vallaskóla. Ferðamáti þann dag sem könnun var lögð fyrir (til vinstri) og ferðamáti sem er yfirleitt fyrri valinu (til hægri). _____	32
MYND 19	Gönguleiðir skólabarna í Vallaskóla. Gögn unnin upp úr upplýsingum um gönguleiðir frá skólabörnum í 9. bekk. Sýnt er hlutfall ferðamáta miðað við þann dag sem könnunin var gerð og umferðarslys á óvörðum vegfarendum 2014-2018. _____	33
MYND 20	Hlutfall ferðamáta skólabarna í 3., 6. og 9. Bekk í Barnaskólanum á Eyrarbakka og Stokkseyri. Ferðamáti þann dag sem könnun var lögð fyrir (til vinstri) og ferðamáti sem er yfirleitt fyrri valinu (til hægri). _____	34
MYND 21	Leiðir skólabarna í Barnaskólanum á Eyrarbakka og Stokkseyri. Gögn unnin upp úr upplýsingum um gönguleiðir frá skólabörnum í 3., 6., og 9. bekk. Sýnt er hlutfall ferðamáta miðað við þann dag sem könnunin var gerð og umferðarslys á óvörðum vegfarendum 2014-2018. _____	35
MYND 22	Hættusvæði grunnskólabarna á Selfossi. Gögn unnin upp úr upplýsingum um gönguleiðir frá skólabörnum í 3., 6., og 9. bekk. _____	36
MYND 23	Til vinstri leiðarkerfi innan Selfoss og til hægri leiðarkerfi innan Árborgar. _____	38

MYND 24 Dæmi um stoppistöð þar sem vagninn stöðvar í götunni. Tekið úr VGU ráð. _____	38
MYND 25 Athugasemdir íbúa um umferðaröryggi fyrir Selfoss. _____	39
MYND 26 Athugasemdir íbúa um umferðaröryggi fyrir Stokkseyri og Eyrarbakka. _____	40
MYND 27 Öryggi leikskóla barna í bíl 2019 (Samgöngustofa, 2019b). _____	42
MYND 28 Forgangsverkefni umferðaröryggisáætlunar Árborgar á Selfossi. _____	51
MYND 29 Forgangsverkefni umferðaröryggisáætlunar Árborgar á Stokkseyri og Eyrarbakka. _____	52

TÖFLUSKRÁ

TAFLA 1 Ferðamáti skólabarna í Árborg eftir árgöngum. _____	28
TAFLA 2 Núverandi leiðarkerfi strætisvagna í Árborg _____	37

1 INNGANGUR

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

Umferðaröryggisáætlanir eru notaðar til að vinnan við umferðaröryggi sé markviss og að aðstoða við ákvörðunartöku og forgangsröðun. Í sambandi við aðalskipulag Árborgar var ákveðið að umferðaröryggisáætlun skyldi gerð og var óskað eftir aðstoðar EFLU við gerð áætlunarinnar fyrir sveitarfélagið. Þetta er í fyrsta skipti sem heildstæð umferðaröryggisáætlun er gerð fyrir sveitarfélagið.

Markmið með gerð umferðaröryggisáætlana eru að

- Greina stöðu umferðaröryggis og hvaða vandamál sveitafélagið stendur frammi fyrir.
- Skoða orsakir og umfang slysa sem skapar m.a. grunn að aðgerðaáætlun.
- Móta heildarsýn fyrir sveitafélagið varðandi umferðaröryggismál.
- Búa til aðgerðaráætlun sem er liður í því að fækka slysum og auka lífsgæði bæjarbúa sem og annarra sem ferðast um sveitafélagið.

1.1 Framkvæmd og samráð

Verkefnisstjóri fyrir hönd Árborgar er Sigurður Andrés Þorvarðarson, skipulagsfulltrúi og deildarstjóri skipulagsdeildar Árborgar. Haldnir voru 2 samráðsfundir með fulltrúum frá m.a. Vegagerðinni, Samgöngustofu og Lögreglunni. Að vinnunni komu eftirfarandi aðilar:

- Sigurður Andrés Þorvarðarson, skipulagsfulltrúi Árborg
- Bárður Guðmundsson, verkefnisstjóri aðalskipulags Árborgar
- Svanur Bjarnason, Vegagerðin
- Sveinn Kristinn Rúnarsson, Lögreglan
- Friðrikka Jóhanna Hansen, Vegagerðin
- Þorgrímur Óli Sigurðsson, Félag eldri borgara
- Gunnar Geir Gunnarsson, Samgöngustofa
- Þorsteinn Hjartarson, sviðsstjóri fjölskyldusviðs Árborgar

- Berglind Hallgrímsdóttir, EFLA
- Arna Kristjánsdóttir, EFLA

Í lok árs 2019 fól Árborg EFLU verkfræðistofu að gera umferðaröryggisáætlun fyrir sveitarfélagið. Í apríl 2020 var skipaður samstarfshópur og hélt hann fund 07.05.2020.

Í september 2020 auglýsti Árborg á heimasíðu sinni eftir ábendingum frá íbúum um hvernig bæta mætti umferðaröryggi í sveitarfélaginu og bærust yfir 50 ábendingar.

Í nóvember 2020 var umferðaröryggisáætlunin send til yfirlstrar til Árborgar. Þann 02.12.2020 var haldinn annar fundur með samráðshóp þar sem farið var yfir áætlunina og í kjölfarið var umferðaröryggisáætlunin send til yfirlstrar til Árborgar. Í desember 2020 var áætlunin kynnt fyrir skipulagsráði og gefin út í febrúar 2021.

1.2 Umferðaröryggismarkmið stjórnvalda

Stjórnvöld á Íslandi setja sér áherslur í umferðaröryggismálum. Í nýrri umferðaröryggisáætlun Íslands 2019-2023 eru yfirmarkmið þeirra að Ísland verði á meðal þeirra fimm Evrópuþjóða sem hefur hvað lægstan fjölda látinna í umferð á hverja 100.000 íbúa árin 2019-2033 og að látnum og alvarlega slösuðum fækki að jafnaði um 5% á ári til ársins 2033 [1]

Undirmarkmið umferðaröryggisáætlunar Íslands eru að (Samgöngustofa, 2019):

- Engin börn, 14 ára og yngri, látist í umferðinni.
- Ekki verði banaslysum 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%.

Bætt öryggi í Árborg er mikilvægur þáttur í bættu öryggi stjórnvalda. Því er mikilvægt að markmið umferðaröryggisáætlunar Árborgar stuðli að því að ná þeim markmiðum sem að Ísland hefur sett sér í umferðaröryggismálum.

2 PRÓUN SLYSA

Almennt er umferðarslysum skipt í fjóra flokka; banaslys, meiriháttar meiðsli, minniháttar meiðsli og óhöpp án meiðsla (eignartjón). Óhöpp án meiðsla eru þó ekki forgangsattriði þegar kemur að umferðaröryggi. Eins og segir í umferðaröryggisáætlun Íslands „*Banaslys og alvarleg slys í umferðinni eru óásættanleg. Mannslíf og heilsa skulu vera í öndvegi og skal öryggi vera framar í forgangsröðun en ferðatími, þægindi eða önnur markmið framkvæmda og aðgerða í umferðarmálum*“ (Samgönguráð, 2019; bls. 1).

Áherslan í umferðaröryggi hefur verið sú að koma í veg fyrir öll slys og ábyrgð hefur verið varpað á vegfarandann. Núllsýn er annars konar hugmyndafræði, þar sem áherslan fer úr því að koma í veg fyrir öll slys yfir í að reyna að sjá til þess að allir vegfarendur komist heilir úr slysinu. Erfitt getur verið að koma í veg fyrir öll slys, sérstaklega ef litið er til þess að öll gerum við mistök. Því er önnur grundvallarhugsun Núllsýnarinnar sú að samgöngukerfið sé byggt upp þannig að afleiðingar mistaka séu ekki alvarlegar. Því segir í umferðaröryggiáætlun Íslands að við skipulag, hönnun og gerð umferðarmannvirkja eigi að taka mið af því að mannleg mistök eru óhjákvæmileg. Þetta setur óneitanlega meiri pressu á hönnuði og veghaldara. Til að ná þessum markmiðum er því mikilvægt að aðgerðir miði bæði að því að milda afleiðingar slysa og einnig að koma í veg fyrir slysin áður en þau gerast. Til að fækka meiriháttar/banaslysum og slysum með minniháttar meiðslum er þróun í fjölda slysa og staðsetning þeirra mikilvægur þáttur í forgangsröðun aðgerða og innan vegfarendahópa.

Vert er að benda á að umferðarslysaskráningin byggir á gögnum frá Lögreglunni og að rannsóknir á umferðarslysum sýna að einhver van - skráning er á þeim sem slasast í umferðinni. Sérstaklega má gera ráð fyrir að mikil vanskráning sé í slysum þar sem ökutæki á ekki þátt í slysinu (Høye o.fl. 2012), eins og fallslys hjólréiðafólks, árekstrar milli hjólandi og gangandi eða fallslys gangandi vegfarenda.

Fengin voru gögn frá Samgöngustofu um umferðarslys í Árborg frá árunum 2009-2018. Ákveðið var að skoða þróun í fjölda og alvarleika slysa milli 2009-2018 en þó með sérstaka áherslu á staðsetningu slysa síðastliðinna fimm ára, milli 2014-2018. Vinna við slysa greiningu fór fram veturinn 2019 og því voru upplýsingar um slys fyrir árið 2019 ekki til staðar.

SKILGREINING SLYSA

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

Banaslys: Maður telst látinn af völdum umferðarslyss ef hann deyr af afleiðingum þess innan 30 daga.

Slys með meiriháttar meiðslum: Beinbrot, heilahristingur, innvortis meiðsli, kramin líffæri, alvarlegir skurðir og rifnir vefir, alvarlegt lost (taugaáfall) sem þarfnast lækni meðferðar og sérhver önnur alvarleg meiðsli sem hafa í för með sér nauðsynlega dvöl á sjúkrahúsi.

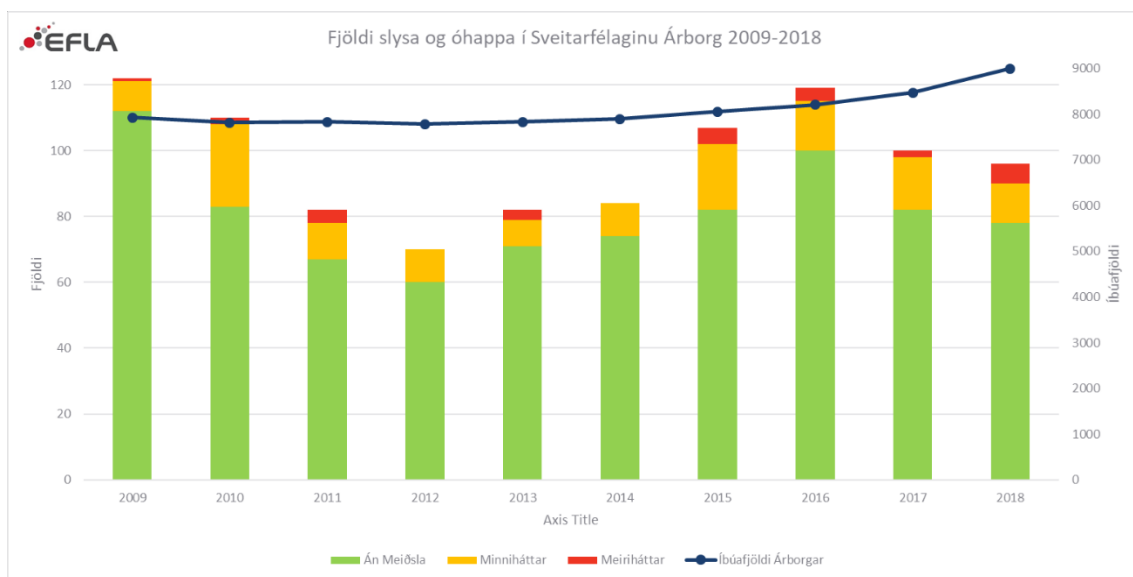
Slys með minniháttar meiðslum: Annars flokks meiðsli, svo sem tognun, liðskekkja eða mar. Fólk sem kvartar um lost (taugaáfall) en hefur ekki orðið fyrir öðrum meiðslum, ber ekki að telja nema það hafi greinileg einkenni losts (taugaáfalls) og hafi hlotið lækni meðferð samkvæmt því.

Ein breyting sem vert er að taka tilliti til er að árið 2013 var sett af stað sérstakt átak í að fylgjast með og skrásetja betur einslys hjólreiðamanna, þ.e. slys með hjólreiðamönnum án aðkomu ökutækis. Þetta getur haft áhrif á þróun slysa meðal hjólreiðamanna milli ára.

Einnig er mikilvægt að minnast á það að banaslys eru tiltölulega fá í samræmi við önnur slys. Til að banaslys hverfi ekki í samanburði við önnur slys í greiningarvinnunni, eru banaslys sett í sama flokk og slys með meiriháttar meiðslum.

2.1 Þróun umferðarslysa 2009-2018

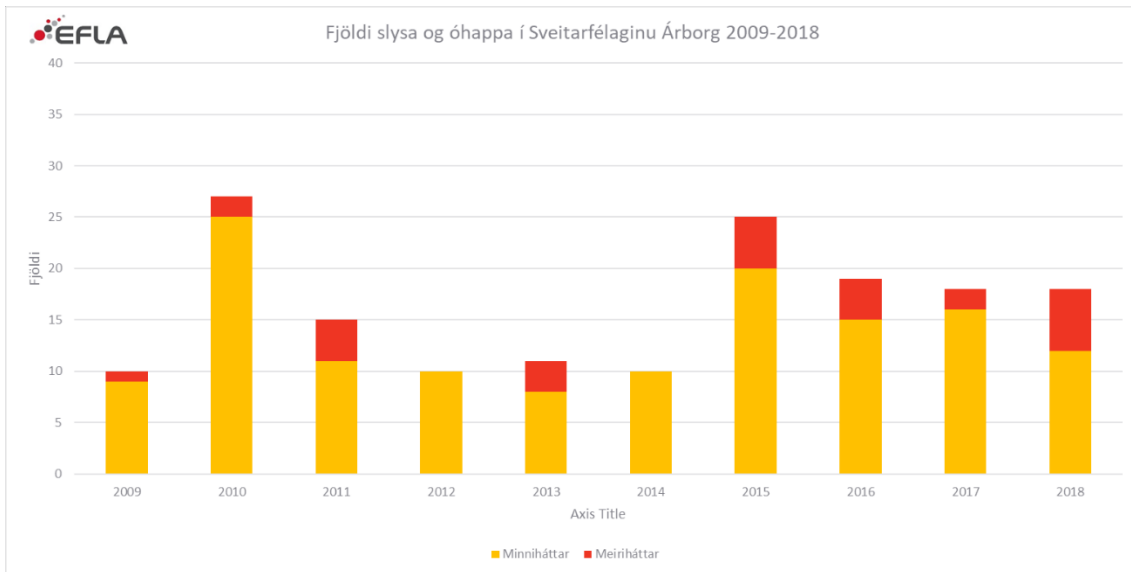
Þróun í fjölda slysa milli 2009-2018 í Árborg bendir til þess að þeim hafi fjölgað undanfarin ár. Mynd 1 sýnir þróun umferðarslysa og þróun íbúafjölda í Árborg.



MYND 1 Þróun íbúafjölda (y-ás til hægri) og fjöldi umferðarslysa (y-ás til vinstri) eftir alvarleika í Árborg frá árinu 2009-2018 (x-ás). Upplýsingar um íbúafjölda í Árborg fengust frá Hagstofu Íslands.

Fjöldi slysa virðist aukast í takt við íbúafjölda og aukningu í umferð en hvað umferðaröryggi og núllsýn varðar er áherslan lögð á að fækka slysum, óháð aukningu í umferð- og fólksfjölda. Á myndinni sést að meirihluti slysanna eru án meiðsla og tiltölulega lítill hluti þeirra eru alvarleg slys, en eins og áður sagði er áherslan í umferðaröryggisáætluninni ekki á slys án meiðsla heldur slys með meiðslum.

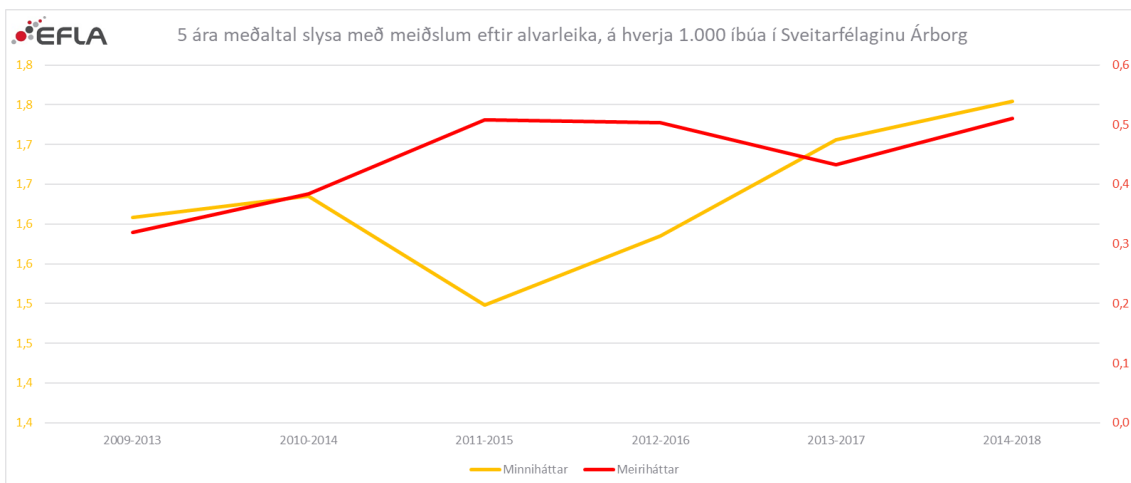
Mynd 2 sýnir þróun í fjölda slysa með meiðslum (litlum og alvarlegum).



MYND 2 Fjöldi slysa með meiðslum í Árborg fyrir árin 2009-2018

Flest slys með meiðslum áttu sér stað árið 2010, 27 slys, en árið 2015 var svipaður fjöldi eða 25 talsins. Eins og sést á myndinn er erfitt að sjá hver þróun hefur orðið í fjölda slysa með meiðslum en það er eðlilegt með tilliti til þess að slys eru tiltölulega handhófskennd og fjöldi slysa getur breyst mikið milli ára.

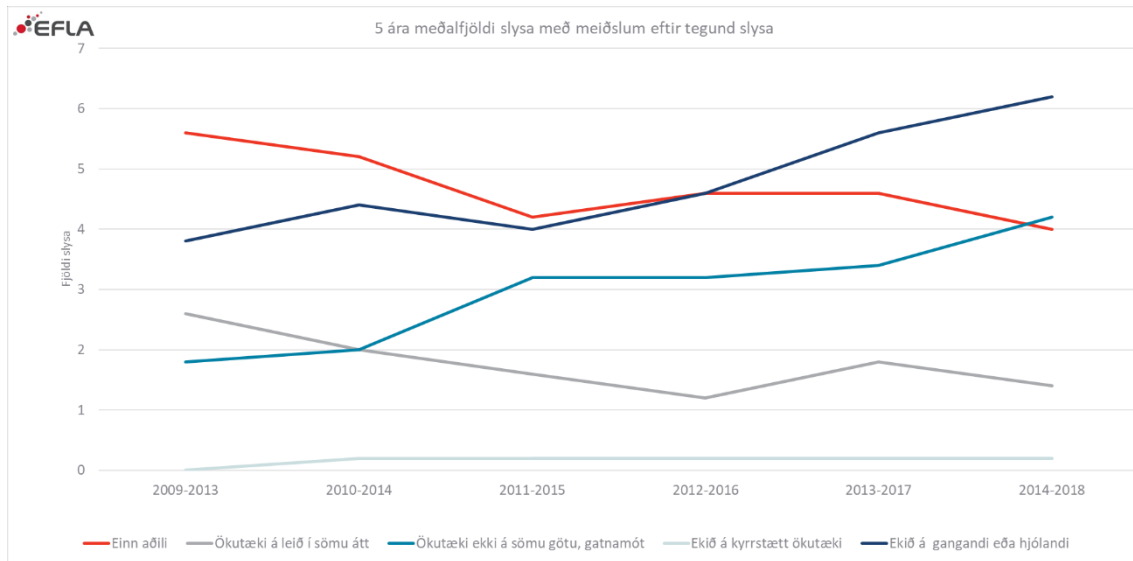
Einnig var notast við 5 ára meðaltal til þess að draga betur fram þróun í fjölda slysa og til þess að draga úr vægi skammtímasveifla. Mynd 3 sýnir 5 ára hlaupandi meðaltal í fjölda slysa á hvern 1.000 íbúa á árunum 2009 – 2018.



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

Myndin **gefur til kynna** að slys með litlum meiðslum á hvern 1.000 íbúa (gul lína) fari fækkandi milli tímabila en fjölgaði aftur eftir 2011. Myndin sýnir einnig að breyting hefur orðið í þróun slysa með alvarlegum meiðslum á hvern 1.000 íbúa en að þeim virðist fara fækkandi eftir árið 2011 en fjölgar svo aftur frá árinu 2013. Þetta gæti haldist í hendur við frekari skráningu hjólreiðaslysa en árið 2013 var farið að skrásetja einslys hjólandi sem umferðarslys. Í flestum tilfellum eru slík slys ekki tilkynnt lögreglu nema þau séu það alvarleg að flytja verði viðkomandi af slyssað í sjúkrahúsi.

Slysgreiningin virðist einnig benda til þess að þeim slysum með meiðslum sem fjölgar hvað mest eru árekstrar milli ökutækja í gatnamótum (gatnamótaslys), og ekið á gangandi eða hjólandi vegfaranda (sjá Mynd 4).

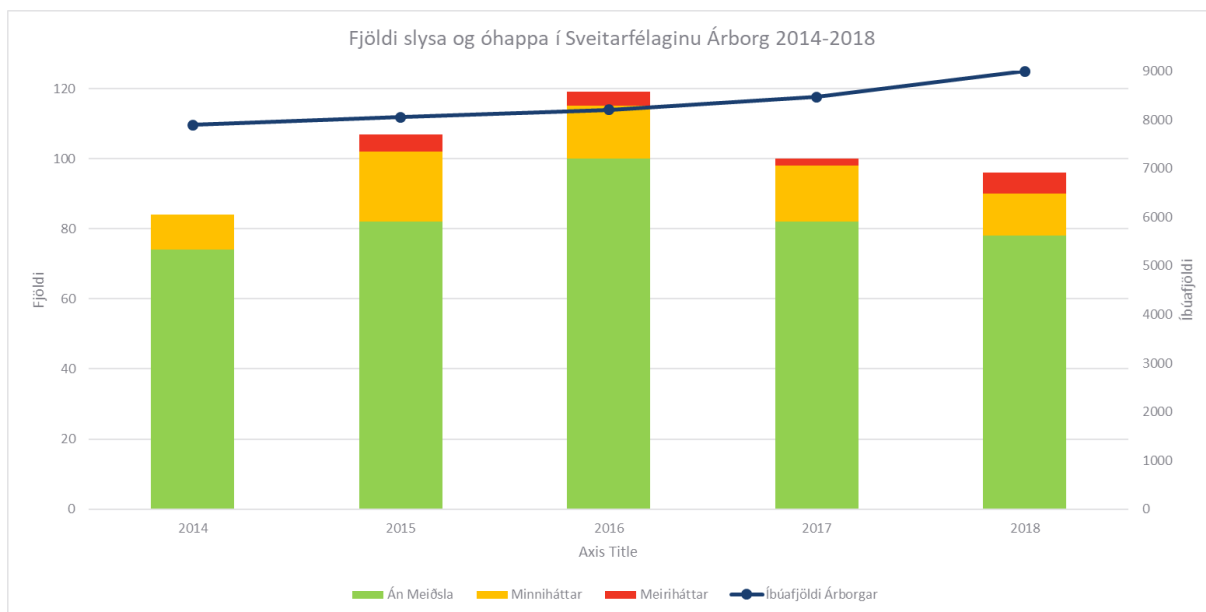


MYND 4 Þróun í fjölda slysa í Árborg með meiðslum, eftir tegund slysa.

Myndin gefur til kynna að slysum með meiðslum á meðal gangandi og hjólandi vegfarenda hafi aukist undanfarin tíu ár. Eins nefnt var hér að ofan, má þessa þróun mögulega rekja til aukinnar hlutheild hjólandi og aukinnar áherslu á skráningu einsslysa hjólreiða frá árinu 2013.

2.2 Núverandi staða

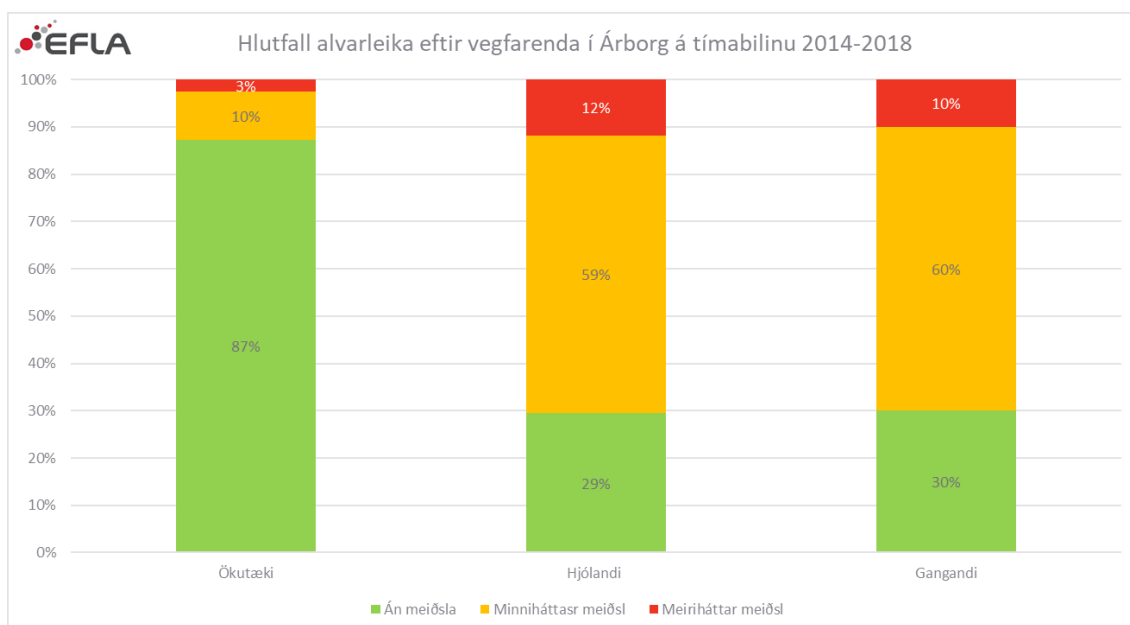
Samkvæmt slysgögnum Samgöngustofu voru engin banaslys í Árborg á árunum 2014-2018. Alls urðu 506 umferðarslys í Árborg á árunum 2014-2018 (að meðaltali 101 umferðarslys á ári). Tæplega 82% umferðarslysanna voru óhöpp án meiðsla (eignartjón) eða 416 slys. Tæplega 14% slysa voru með litlum meiðslum (73 talsins) og 3% umferðarslysanna voru alverleg slys, eða 17 talsins. Á mynd 6 sést þróun umferðarslysa á árunum 2014-2018 ásamt þróun fjölda íbúa í Árborg.



MYND 5 Fjöldi og alvarleiki umferðarslysa ásamt fjölda íbúa í Árborg á árunum 2014-2018.

Myndin sýnir að flest umferðarslys áttu sér stað árið 2016. Fyrir og eftir það eru þau svipað mörg. Þróunin virðist vera óháð íbúafjölgun. Myndin sýnir einnig að mest er um umferðaróhöpp án meiðsla og hlutfallslega eru fá slys með meiðslum.

Ef hlutfall alvarleika umferðarslysa á tímabilinu er skoðað betur sést að flest slys þar sem ökutæki eiga í hlut voru slys án meiðsla eða 87 % á meðan tæplega 30 % slysa meðal gangandi og hjólandi voru slys án meiðsla (Mynd 6). Myndin gefur til kynna að gangandi og hjólandi eru í hlutfallslega mun meiri hættu á að slasast í umferðarslysum en akandi vegfarendur.



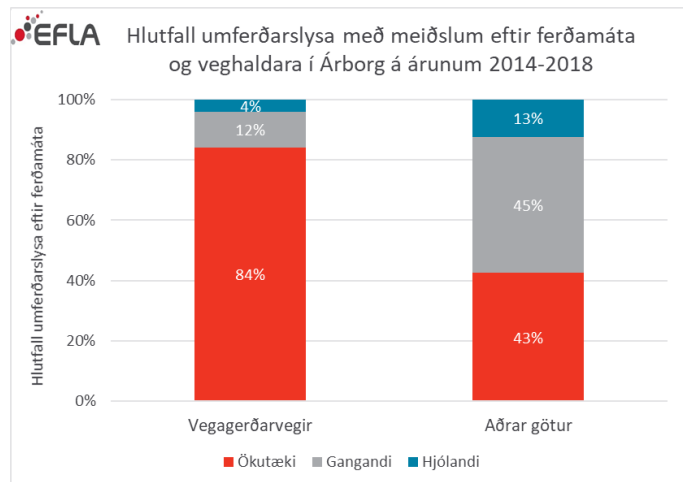
MYND 6 Hlutfall alvarleika slysa eftir vegfarendahópum í Árborg 2014-2018.

Ef einungis eru skoðuð slys með alvarlegum meiðslum urðu 5 af 17 á óvörðum vegfarendur (gangandi og hjólandi) eða 30%.

Um 56 % umferðarslysa með meiðslum í sveitarfélaginu urðu á götum sem eru í eigu Vegagerðarinnar.

Athygli vekur að rúmlega helmingur slysa **með meiðslum** á innanbæjar götum Árborgar eru slysmáttal gangandi og hjólandi vegfarenda (57,5 %) á meðan ökutæki standa fyrir 84 % slysa með meiðslum á vegum Vegagerðarinnar (Sjá Mynd 7).

Pótt báðir veghaldarar þurfi að einbeita sér að öllum vegfarendahópum gefur þessi mynd til kynna að helstu möguleikar Árborgar í að fækka slysum með meiðslum felst í því að bæta aðstæður fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur. Nánar er fjallað um slysa á Vegagerðarvegum í kafla 3.4.



MYND 7 Hlutfall umferðarslysa með meiðslum á Vegagerðargötum og á innanbæjar- götum í Árborg eftir vegfarendum á árunum 2009 til 2018.

3 AKANDI VEGFARENDUR

Eins og áður sagði eru flest slys innan sveitarfélagsins, slys meðal/milli ökutækja þó þau alla jafna valdi ekki alvarlegum slysum.

Hættulegustu slys meðal ökumanna eru framanákeyrsla og hliðarárekstrar. Hliðarárekstrar valda oft alvarlegum meiðslum ef hraðinn er hár því ökutæki eru jafnan veikari á hliðunum. Vegna þessa er alla jafna mælt með að hraði sé ekki hærrí en 50 km/klst. þar sem líkur eru á hliðarárekstrum, eins og við gatnamót. Í Svíþjóð er til dæmis alvanalegt að leyfilegur hámarkshraði sé lækkaður niður í 50 km/klst. við plangatnamót. Framanákeyrsla veldur of alverlegum meiðslum og dauðsföllum, helsta ástæðan þess er að slíkir árekstrar eiga það til að gerast í meira hraðumhverfi, þar sem ökumenn hafa tækifæri á að taka framúr öðrum ökutækjum. Alla jafna er mælt með að hraði sé ekki hærrí en 70 km/klst. þar sem eru líkur á framanákeyrslu, til dæmis þar sem akstursstefnur eru ekki aðskildar (Johansson og Linderholm 2009).

Því er mikilvægt í áframhaldandi vinnu með umferðaröryggi í sveitarfélaginu að reyna eftir sem fremsta megni að koma í veg fyrir slíka árekstra.

3.1 Slysatiðni og slysakostnaður

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

Til að geta metið slysatiðni þurfa að liggja fyrir upplýsingar um fjölda ökutækja/vegfarenda. Slíkar upplýsingar liggja aðallega fyrir hjá Vegagerðinni. Þar sem upplýsingar um fjölda ökutækja og vegfarenda er takmörkuð í Árborg var ekki unnt að framkvæma slíka greiningu.

Útreikningar á samfélagslegum kostnaði umferðarslysa miðast við meðal samfélagslegan kostnað á slys frá skýrslu unnin af Haraldi Sigþórssyni og Vilhjálmí Hilmarssyni (Sigþórsson og Hilmarsson 2014). Hvert slys er dýrt fyrir samfélagið, en í kostnaði þeirra er ekki einungis eignatjón heldur einnig kostnaður við lögreglu og þeirra sem starfa við björgunarstörf, sjúkrahúskostnaður, kostnaður við aðhlyningu og framleiðslutap samfélagsins. Samfélagslegur kostnaður Árborgar af umferðarslysum 2014-2018 er áætlaður 3,8 milljarðar miðað við verðlag árið 2013¹ eða tæplega 758 milljónir á ári. Ef skoðaður er

¹ Talan byggir á upplýsingum úr skýrslu sem unnin var árið 2013. Notast var við verðlagið í þeirri skýrslu, s.s. verðlag var ekki hækkað frá 2013.

kostnaður umferðarslysa eftir veghaldara þá er kostnaður umferðarslys á Vegagerðarvegum 1,8 milljarðar og 2 milljarðar í Árborg. Kostnaður samfélagsins af umferðarslysum er því gríðarlegur. Fækkun slysa leiðir til lægri samfélagslegs kostnaðar í framtíðinni sem vegur á móti kostnaði við öryggisaðgerðir.

3.2 Umferðarhraði / Hraðatakmarkandi aðgerðir

Árborg hefur undanfarin ár unnið að gerð 30 km hverfa í bænum sem markvisst hefur verið unnið að. Í dag hefur stór hluti íbúðahverfa í Árborg verið afmörkuð sem 30 km hverfi. Stærri götur sem og atvinnu-, verslunar- og iðnaðarsvæði hafa almennt hærri umferðarhraða.

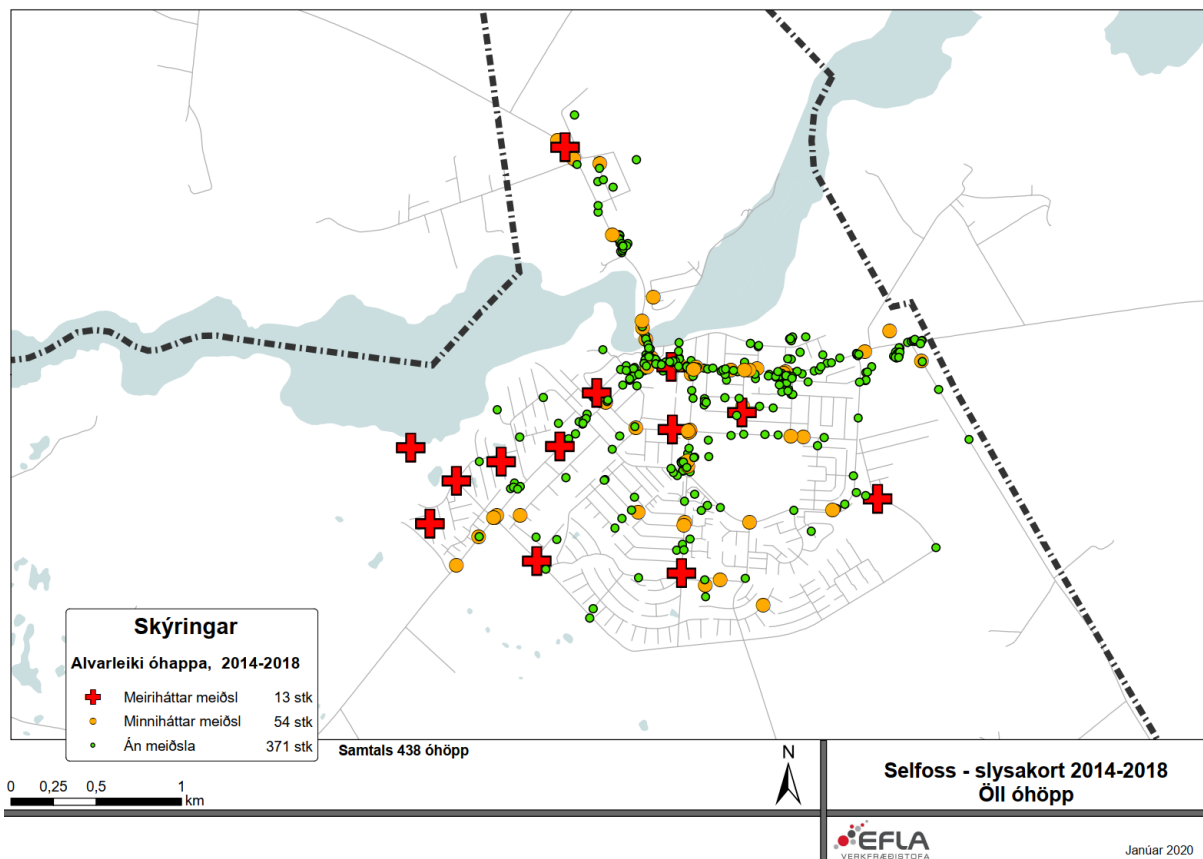
Við vettvangsferðir er þó ljóst að enn á eftir að uppfylla einhvern hluta þeirra hraðatakmarkandi aðgerða sem lagt var upp með í umferðarskipulagi Árborgar frá 2013. Til að ná að halda hraða í lágmarki, meðalhraða 30 km/klst. er æskilegt að hraðatakmarkandi aðgerðir séu staðsettar á um 75 m fresti (Høye o.fl. 2012).

3.3 Götur innan þéttbýlis

Samkvæmt greiningu voru um 450 umferðarslys sem urðu á götum innan þéttbýlis Árborgar á tímabilinu 2014-2018, þar af voru rúmlega 97% slysanna innan þéttbýlismarka Selfoss og 3% innan þéttbýlis Stokkseyrar og Eyrarbakka.

3.3.1 Selfoss

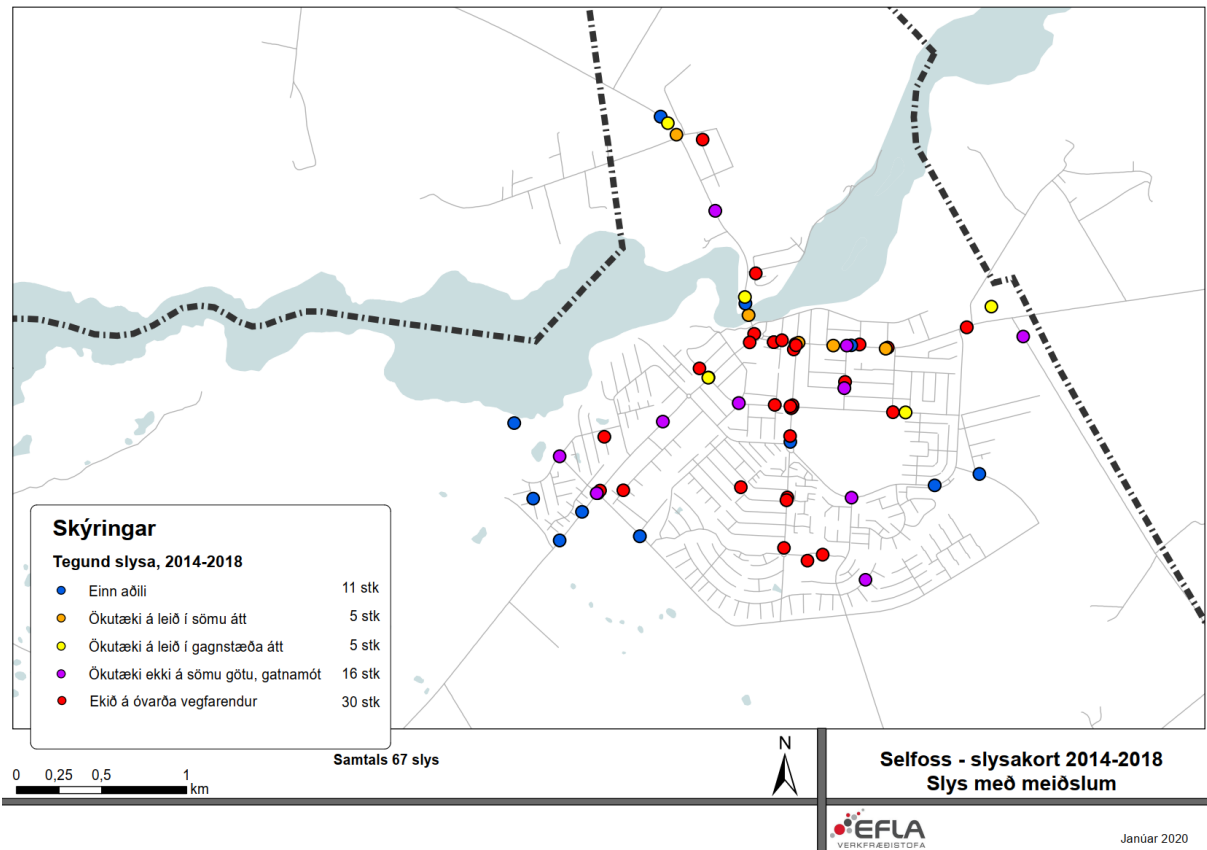
Alls áttu sér stað 438 umferðarslys innan þéttbýlismarka Selfoss á árunum 2014-2018. Þá voru tæplega 85% slysanna óhöpp án meiðsla, 12% með minniháttar meiðsli og 3% með meiriháttar meiðslum. Mynd 8 sýnir staðsetningu og alvarleika allra umferðarslysa á Selfossi á árunum 2014-2018.



MYND 8 Alvarleiki og staðsetning umferðarslysa innan þéttbýlismarka Selfoss árin 2014 – 2018. Grænir punktar tákna óhöpp án meiðsla, gulir hringir slys með litlum meiðslum og rauður kross alvarleg/banaslys

Staðsetning slysanna sýnir töluverðan fjölda dreifingu alvarlegra slysa innan íbúðahverfisins vestan Eyrarvegjar sem og mikla samsöfnun slysa á Austurvegi en búast má við því þar sem Austurvegur er umferðarþyngsta gatan á Selfossi. Nokkur samsöfnun slysa með meiðslum má sjá á einstaka gatnamótum m.a. á Eyrarvegi og á Tryggvagötu.

Á Mynd 9 má sjá tegund slysa með meiðslum innan Selfoss, alls 67 slys.

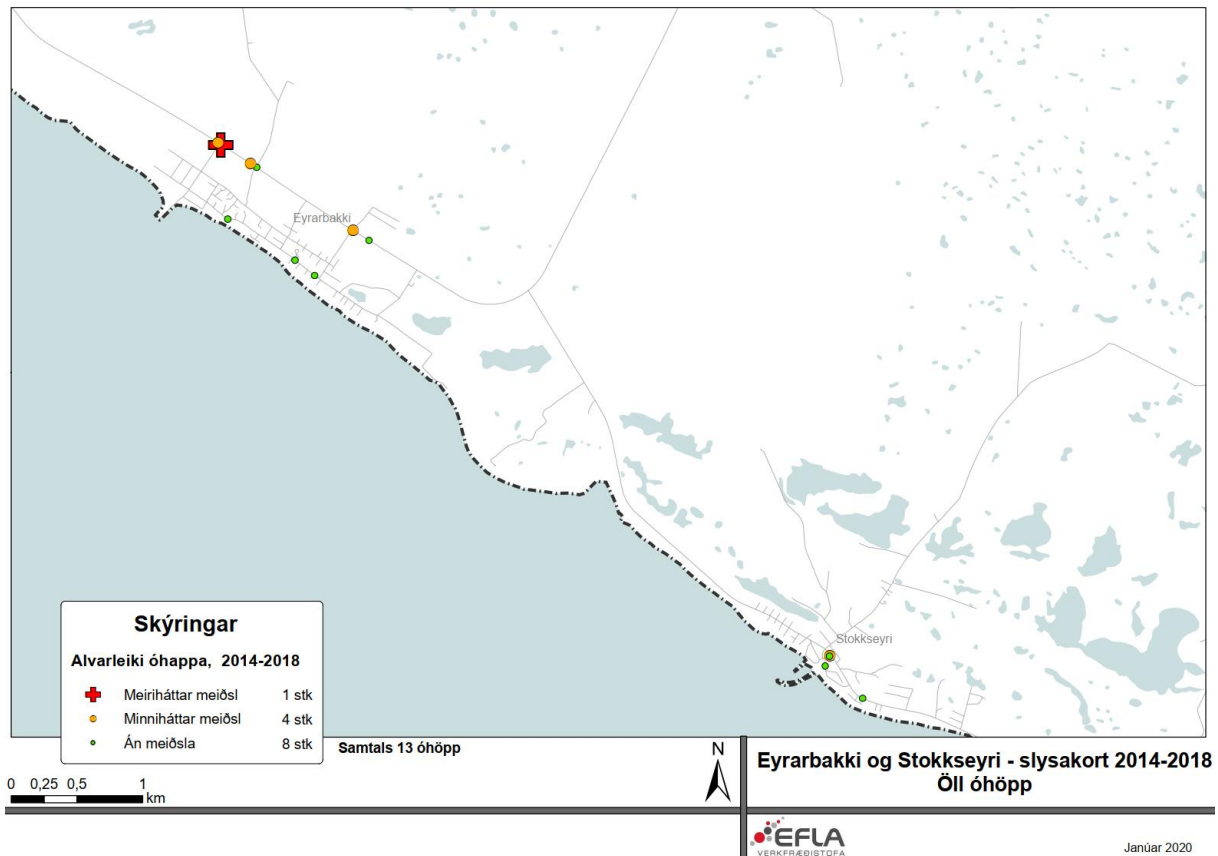


MYND 9 Staðsetning slysa á tímabilinu 2014-2018 innan þéttbýlismarka Selfoss eftir tegund slysa.

Flest slys með meiðslum innan Selfoss eru slys þar sem ekið er á gangandi eða hjólandi vegfaranda (rauðir punktar). Athyglisvert er að sjá hversu dreifðir punktarnir eru og því ekki einn sérstakur staður sem er verri en annar að undanskildum ákveðnum þéttleika á vestur hluta Austurvegar og með reglulegu millibili á Tryggvagötu endilangri. Þetta þýðir að mögulega er þörf á að fara í kerfisbundnar úttektir og mögulega breytingar á þverunum.

3.3.2 Eyrarbakki og Stokkseyri

Innan þéttbýliskjarna Eyrarbakka urðu 9 umferðarslys á árunum 2014-2018 og á Stokkseyri urðu 4 slys. Flest slysa var óhapp án meiðsla (8 óhöpp) en 4 slys urðu með minniháttar meiðslum og eitt slys með meiriháttar meiðslum. Mynd 10 sýnir staðsetningu og alvarleika allra umferðarslysa á Eyrabakka og Stokkseyri á árunum 2014-2018.



MYND 10 Alvarleiki og staðsetning umferðarslysa innan þéttbýlismarka Eyrarbakka og Stokkseyrar árin 2014 – 2018. Grænir punktar tákna óhöpp án meiðsla, gulir hringir slys með litlum meiðslum og rauður kross alvarleg/banaslys

Öll slys innan þéttbýlanna þar sem meiðsli urðu á vegfarendum áttu sér stað við gatnamót. Þyrfti sérstaklega a skoða tengingar þéttbýlis Eyrarbakka við Eyrarbakkaveg en slys hafa átt sér stað við þrjár gatnamótatengingar inn á Eyrarbakkaveg.

3.4 Þjóðvegir

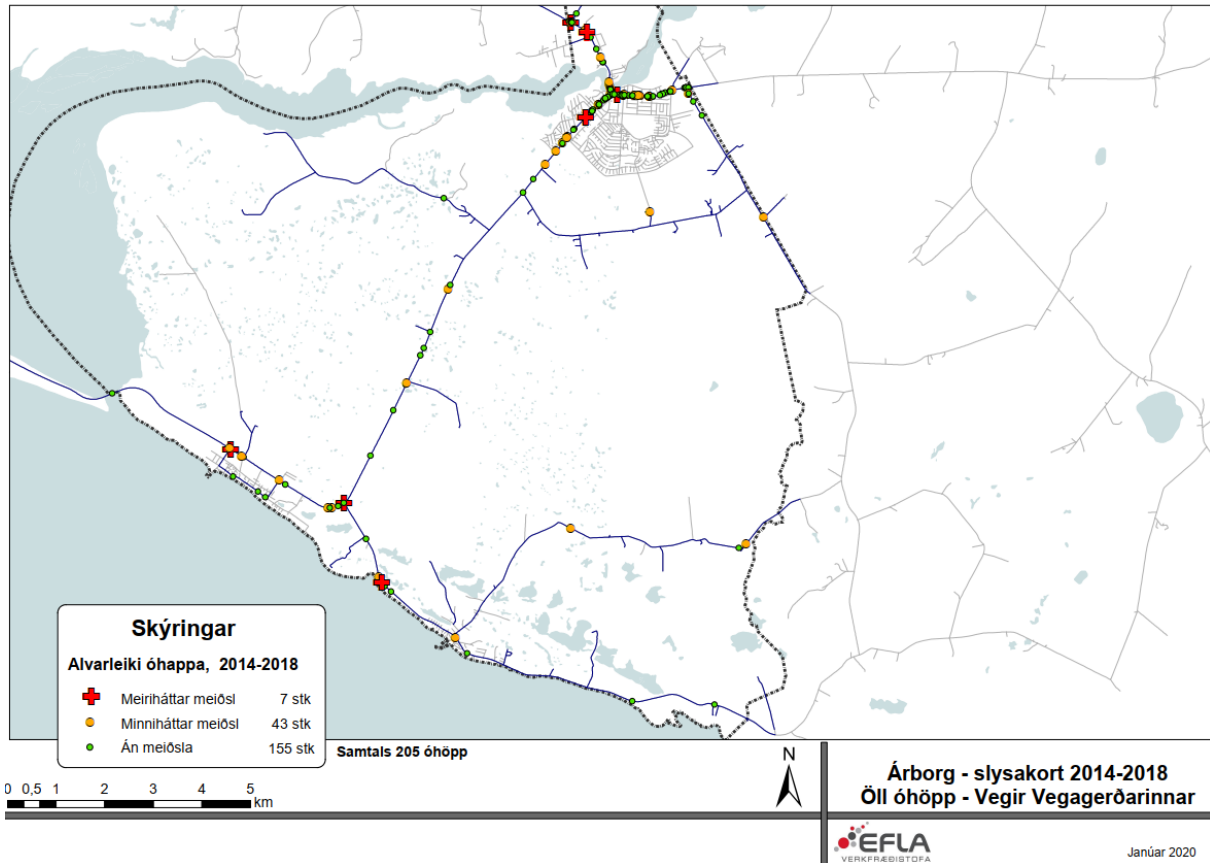
Á árunum 2014-2018 urðu 205 slys/óhöpp á Vegagerðarvegum innan Árborgar. Af þeim voru 50 slys með meiðslum, eða 24% slysanna. Um 84% þeirra slysa voru meðal ökutækja, 12% slysanna voru meðal gangandi vegfarenda og 4% meðal hjólandi.

Staðsetning slysanna má sjá á Mynd 11. Flest slysin eru á Austurvegi en einnig á Suðurlandsvegi norð - vestan Selfoss. Áætlað er að á næstu árum mun sá vegur færast norðan við Selfoss og má þá búast við að gegnumakstur í gegnum sveitarfélagið minnki verulega. Hins vegar er Austurvegur sú gata á Selfossi þar sem vegfarendur leita hvað mest í þjónustu. Með tilliti til þess er lagt til að farið verði í heildstæða úttekt á gatnakerfinu á Austurvegi. Dæmi um aðgerðir má finna til dæmis í skýrslu EFLU um Austurveg frá 2019. Sérstaka áherslu ætti að leggja á kaflann milli Hörðuvalla og Heiðmarkar.

Einnig má sjá nokkur slys við gatnamót Gaulverjabæjarvegur og Eyrarbakkavegar, þar af með meiriháttar meiðslum. Með tilliti til þess að gatnamótaslys eru ein algengustu slysin í Árborg og hversu hár hraðinn er við þessi gatnamót væri æskilegt að skoða, í samráði við Vegagerðina, hvort mögulegt sé að lækka hraðann við gatnamótin. Þá gæti verið æskilegt að skoða hvort þarna sé hægt að koma

fyrir svokölluðu þéttbýlishliði, hringtorgi eða jafnvel skoða að lækka hraða við gatnamótin niður í 50 km/klst.

Með tilliti til þess að nokkur einslys eru við sömu gatnamót, væri ráðlagt að skoða hvort þarna vanti vegrið og/eða lýsingu. Mögulega þarf að fara í heildstæða endurskoðun á vegkaflanum að Eyrarbakka og skoða hvort þörf sé að breyta beygjuradíusum.



MYND 11 Staðsetning slysa á Vegagerðargötum innan Árborgar.

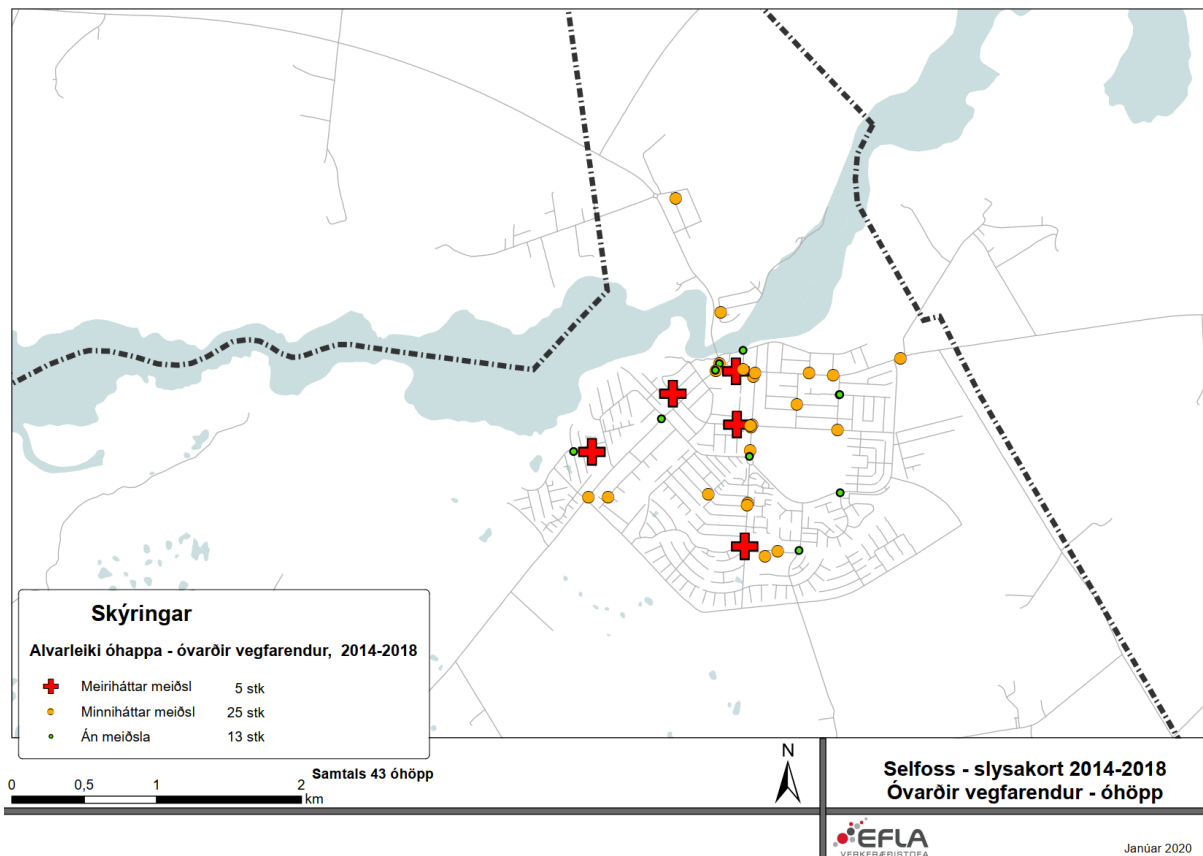
4 ÓVARÐIR VEGFARENDUR

Samkvæmt greiningu á umferðarslysum er hlutfallslega meiri hættu á að óvarðir vegfarendur hljóti lítil eða alvarleg meiðsli/banaslys þegar þeir lenda í umferðarslysi. Til að ná settum markmiðum um fækkun slysa með litlum eða alvarlegum meiðslum/banaslys er því mikilvægt að leggja sérstaka áherslu á óvörðu vegfarendurnar. Erlendar rannsóknir benda til þess að algengustu slysa meðal gangandi og hjólandi vegfarenda séu fallslys, en einnig að fallslys séu umtalsvert hlutfall alvarlegra meiðsla (Kröyer 2015a). Fallslys gangandi vegfaranda teljast þó formlega ekki sem umferðarslys þó fallslys hjólandi geri það.

Samkvæmt ferðavenjukönnun SSH og samgönguráðs, framkvæmd um haustið 2019, eru um 7 % íbúa í Árborg sem ferðast um gangandi en ekki var tilgreint hversu stórt hlutfall er hjólandi (Gallup, 2019). Þó er í Árborg eitt hæsta hlutfall íbúa sem segist hjóla allt árið um kring. Þegar spurðir af hverju þeir hjóla ekki voru flestir svarenda á því að ástæðan væri veðurfar (38 %), 31 % sögðu að þau eigi ekki hjól, á meðan 26 % sögðu að það henti þeim ekki og 26 % að þau kjósi aðra ferðamáta.

4.1 Slysa meðal gangandi og hjólandi vegfarenda

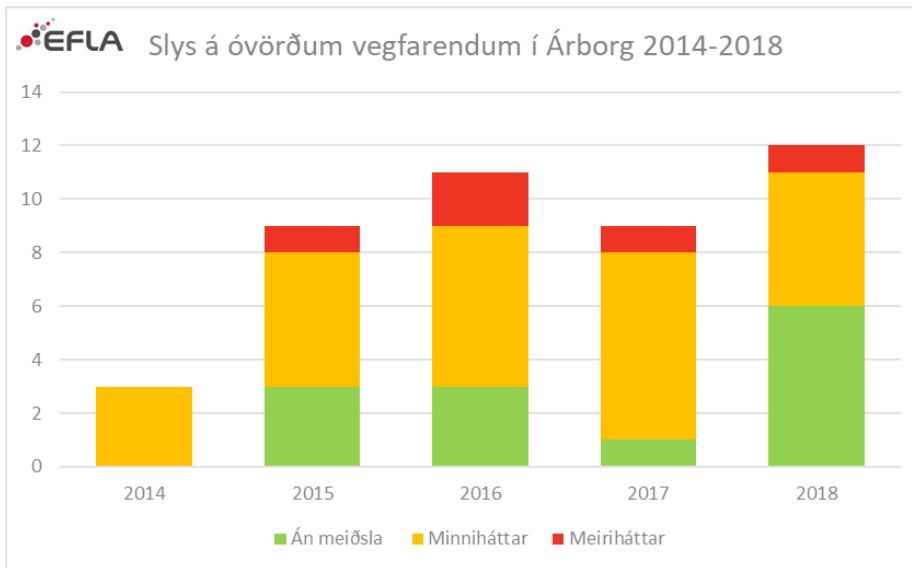
Á árunum 2014-2018 urðu 44 umferðarslys á gangandi og hjólandi vegfarendum í Árborg. Alls urðu 13 óhöpp án meiðsla, 26 slys með minniháttar meiðslum og 5 slys með meiriháttar meiðslum. Mynd 12 sýnir staðsetningu slysa með gangandi og hjólandi vegfarendum á tímabilinu 2014-2018 innan Selfossar en aðeins eitt slys á gangandi vegfarenda átti sér stað utan Selfoss. Það var á Hásteinsvegi á Stokkseyri.



MYND 12 Staðsetning umferðarslysa á gangandi vegfarendum í Árborg árin 2014 – 2018.

Ákveðin samþjöppun slysa meðal gangandi og hjólandi vegfarenda má sjá á Austurvegi en einnig við skólana á Engjavegi – Tryggvagötu og Norðurhólum.

Mynd 13 sýnir fjölda umferðarslysa meðal gangandi og hjólandi vegfarenda í Árborg milli 2014-2018. Eins og sést á myndinni sveiflast fjöldi slysa nokkuð milli ára, frá því að vera 3 slys upp í að vera 12 árið 2018.



MYND 13 Fjöldi slysa og óhappa, gangandi vegfarenda í Árborg árin 2014 – 2018.

Flest umferðarslysanna urðu á gangbraut eða 37% þeirra og 27 % þeirra urðu við fall á reiðhjólí. Í könnun á slysum meðal hjólreiðarmanna í WOW cyclothon árið 2016 kom í ljós að viðhald (bæði ástand yfirborðs og sandur/snjór o.s.frv.) er helsta ástæða fallslysa meðal hjólreiðarmanna (Stefánsdóttir, Hallgrímsdóttir og Hallbjörnsson 2017).

Árborg mun á næstunni gefa út hjólreiðaráætlun, en í vinnu við Aðalskipulagi Árborgar 2020-2030 verður lögð áhersla á að stígakerfi tryggji góðar göngu- og hjólaleiðir milli hverfa, skólasvæða og annarra áfangastaða í bænum og til nærliggjandi sveitarfélaga. Í aðalskipulaginu er gert ráð fyrir stofnstígum og tengistígum fyrir hjólandi. Lagt er til að sérstök áhersla verði lögð á söndun og söltun stíga sem skilgreindir verða aðalstígar/stofnleiðir.

Til að koma í veg fyrir alvarlegustu fallslysin er einnig mælt með að sérstök áhersla verði lögð á að útiloka fallhættur við stíga. Þ.e. mælt er með að fylgja eftir þeim viðmiðum sem gefin eru upp í nýlega útgefnum hjólaleiðbeiningum og að notast við grindverk til að lágmarka fallhættu þar sem stígur er minna en 1,5 m frá (EFLA, 2019):

- Vatni sem er dýpra en 0,5 m
- Flái sem er brattari en 1:1,5 og hæðarmunur er meiri en 1 m
- Þar sem flái er brattari en 1:3 og hæðarmunur er meiri en 2 m.

4.2 Eldra fólk

Ferðavenjukönnunin bendir til þess að einstaklingar 65 ára og eldri fari að meðaltali 2,8 ferðir á dag, en það eru færri ferðir en meðaltalið 3,5 (Gallup 2019). Nýrri rannsóknir benda til þess að eldra fólk fari fleiri ferðir í dag en eldra fólk gerði fyrir tuttugu árum síðan og helgast líklega af því að í dag er hærra hlutfall eldra fólks með eða hefur haft ökuréttindi en tíðkaðist áður fyrr. Eigi að síður fækkar ferðum eftir því sem fólk eldist (Hjorthol 2012; Hjorthol, Levin, og Sirén 2010). Færri ferðir geta þýtt meiri félagslega einangrun með tilheyrandi neikvæðum áhrifum á lífsgæði.

Gera má ráð fyrir að hlutfall eldri borgara muni aukast á komandi árum í öllum sveitarfélögum. Það er mikilvægt fyrir lífsgæði þessara einstaklinga að geta ferðast sjálfstætt. Líkamleg hreyfing hefur einnig

meira vægi fyrir heilsu þeirra en í öðrum aldurshópum (Jadcak, A. D., Makwana, N., Luscombe-Marsh, N., Visvanathan, R., & Schultz, T. J., 2018; Serra-Prat, M., Sist, X., Domenich, R., Jurado, L., Saiz, A., Roces, A., & Papiol, M. 2017). Út frá lýðheilsusjónarmiðum er því mikilvægt að halda þessum hópi virkum og þá sérstaklega sem gangandi og hjólandi vegfarendum.

Hins vegar verður að taka tillit til þess að eldra fólk á í meiri hættu að slasast alvarlega ef þau lenda í slysum (Kröyer 2015b) og algengasta slysatagund meðal eldra fólks eru fallslys (Berntman 2015). Því er mjög mikilvægt að huga sérstaklega að öryggi þessa hóps í umferðinni og taka tillit til þarfa þeirra varðandi bæði öryggi og aðgengi, meðal annars með því að minnka hættu á fallslysum. Helstu umhverfislegu þættir sem leiða til falls hjá eldra fólki eru hálka, lauf og sandur á göngustíg, misfellur í gangstéttum og háir kantsteinar (Berntman 2015; Gyllencreutz o.fl. 2015; Ståhl og Berntram 2004). Fallslys eru umfangsmikið vandamál en samfélagið hefur mikla möguleika á að bæta úr þeim fyrst og fremst með bættri þjónustu, eins og snjóhreinun, sópun og viðhaldi stíga. Þess að auki er mikilvægt að huga að niðurtektum við gangstéttar. Þótt háir kansteinar auki ef til vill ekki líkur á fallslysum til muna, þá hafa þeir áhrif á líkur fólks á að geta komist leiða sinna, sérstaklega eldra fólk með göngugrindur, fólk í hjólastólum, foreldrar með barnavagna og ferðamenn með ferðatöskur.

Á samráðsfundi var einnig bent á frá FEB (Félag Eldri Borgara) að þau myndu gjarnan vilja fá frekari upplýsingar um umferðaröryggi þeirra. Lagt er til að haldnir verði reglulegir fræðslufundir um umferð og umferðaröryggi eldra fólks.

Með þetta til hliðsjónar er mikilvægt að Árborg annars vegar leggi áherslu á hreinun og viðhald stíga og hins vegar geri heildstæða úttekt á niðurtektum við gangstéttar.

4.3 Börn og gönguleiðir skólabarna

4.3.1 Almennt um öryggi barna

Sérstaklega mikilvægt er að taka tillit til barna þegar kemur að umferðaröryggismálum. Áhyggjur foreldra af börnum í umferðinni getur leitt til þess að takmarkanir eru settar á sjálfstæði þeirra að ferðast sjálf (Björklid og Gummesson 2013). Þó verður að hafa ákveðin atriði í huga þegar kemur að öryggi barna. Ekki er hægt að setja sömu kröfur á börn og fullorðin fólk þegar kemur að því að sýna „örugga“ hegðun í umferðinni. Yngsti hópurinn er til dæmis ekki með nægilegan þroska til að læra og skilja umferðarreglur eða skilti. Einnig eru þau ekki með fullþroskaða sjón eða heyrn og geta ekki dæmt fjarlægðir og hraða eins vel og eldri einstaklingur (Hydén, C. 2010). Sökum þroska er heldur ekki hægt að ætlast til þess að þau hafi alltaf fulla athygli á umferðinni (Björklid og Gummesson 2013). Þau eru lægri sem takmarkar yfirsýn þeirra og annarra að þeim, sem gerir það að verkum að erfiðara er fyrir ökumenn að sjá börn. Þetta getur skapað hættu til dæmis þegar ökutæki bakkar á bílastæðum. Rannsóknir benda til þess að slys þar sem ekið er á börn sem gangandi eða hjólandi vegfarendur leiði til alvarlegri meiðsla en ef ekið er á fullorðinn einstakling (Kröyer 2015b). Börn eru einnig viðkvæmari í árekstrum sem farþegar í ökutækjum og því er mikilvægt að notast sé við réttan öryggisbúnað. Því er mikilvægt að skapa umhverfi sem lágmarkar hættu fyrir yngstu vegfarendahópina.

Flestir foreldrar hafa áhyggjur af börnum sínum á leið í skólann. Staðreyndin er sú að oft og tíðum eru hættulegar aðstæður í kringum skóla að skapast af foreldrum sem eru að keyra börnin sín. Foreldrarnir eru varkárir þegar þeirra börnum er skutlað í skólann en eru svo að „flýta sér“ í burtu frá skólanum og

skapa þá hættu fyrir önnur börn. Vegna þessa kjósa fleiri foreldrar að skutla börnum sínum í skólann og því skapast ákveðinn vítahringur(SKL 2013).

Í könnun frá Svíþjóð kom í ljós að margar ástæður liggja að baki þess að foreldrar skutla börnum sínum í skólann en flestir sögðu ástæðuna vera sú að það er praktískt og næst á eftir var öryggið (SKL 2013). Til að bæta öryggi á gönguleiðum skólabarna er því mælt með að í:

- Nýjum hverfum skal velja staðsetningu skólans sem hentar vel fyrir börnin að ganga og hjóla.
- Skipulag hjóla-og gönguleiða séu þannig að þar sem þvera þarf götu sé hraði lágmarkaður með hraðatakmarkandi aðgerðum sem eru í samræmi við umferðarmagn.
- Skipuleggja „skuti“svæði við skóla þar sem fæstir gangandi og hjólandi þvera götur.

Þetta eru hins vegar allt langtímaverkefni. Önnur leið til að bæta öryggi við skólana er að hafa áhrif á foreldrana, meðal annars (SKL 2013):

- Fá þá til að upplifa að það sé öruggt fyrir börnin að fara sjálf í skólann og sannfæra þá um að þeir séu góðir foreldrar þó börnin gangi eða hjóli sjálf í skólann.
- Veita foreldrum upplýsingar um æskilegustu staðina til að sækja og skutla börnum.
- Gera bækling sem sýnir öruggustu gönguleiðir í skólann.

4.3.1.1 Gönguleiðir

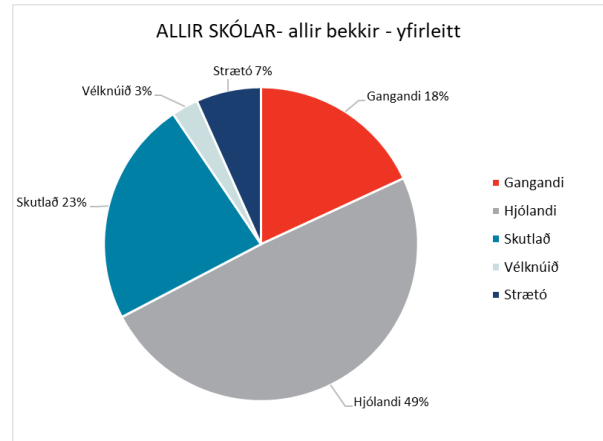
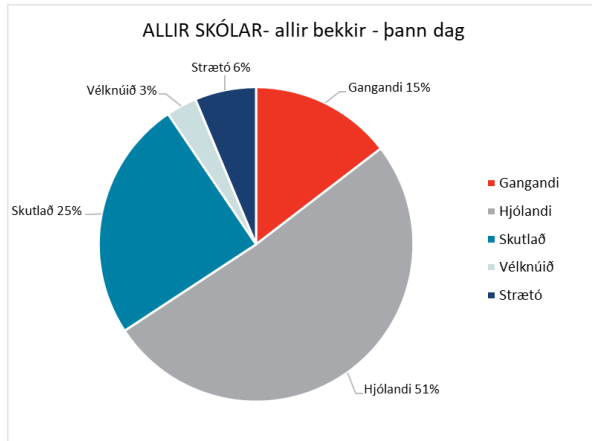
Til að fá yfirsýn yfir helstu gönguleiðir barna í skólann framkvæmdi EFLA um vorið 2020 skoðun á gönguleiðum skólabarna auk ferðavenjukönnunar. Grunnskólar Árborgar eru þrír; Sunnulækjaskóli, Vallaskóli og Barnaskólinn á Eyrarbakka og Stokkseyri.

Skoðun á gönguleiðum skólabarna í grunnskólunum þremur fóru þannig fram að sendur var hlekkur að spurningarkönnun á skólastjóra hvers skóla fyrir sig. Börn í 3., 6. og 9. árgangi fengu aðgang að könnuninni þar sem þau voru spurð:

- Hvaða ferðamáta þau komu með þann daginn í skólann.
- Hvaða ferðamáta þau notast yfirleitt við á leið í skólann.

Í framhaldinu voru þau beðin um að teikna gönguleið sína á rafrænt kort og benda á staði þar sem þau upplifa sig óörugg á leiðinni. Ekki var lagt upp með að nemendur í 3.bekk teiknuðu leiðir sínar eða benda á varhugaverða staði á korti og voru því einungis beðin um að svara spurningum um ferðavenjur.

Mynd 14 sýnir niðurstöður könnunarinnar í heild fyrir alla skólana. Alls voru 254 nemendur sem svöruðu ferðavenjukönnuninni.



MYND 14 Hlutfall ferðamáta skólabarna í 3., 6. og 9. bekk í öllum grunnskólum Árborgar. Ferðamáti þann dag sem könnun var lögð fyrir (til vinstri) og ferðamáti sem er yfirleitt fyrir valinu (til hægri).

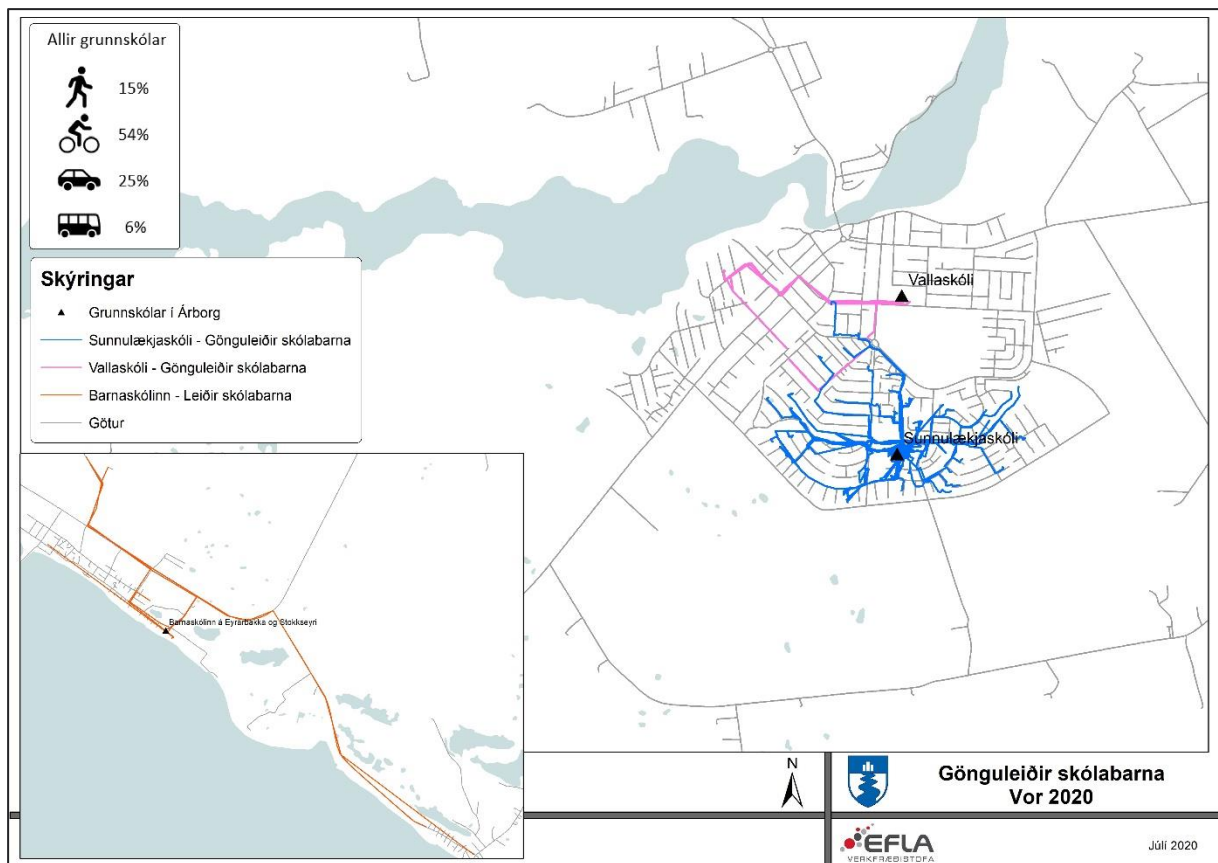
Þann dag sem könnunin var framkvæmd voru komu 51 % nemenda hjólandi en 49 % sögðust koma yfirleitt hjólandi. Þá voru 25 % nemenda sem komu sem farþegi í bíl í skólann sem könnunin var framkvæmd en 23 % svarenda segjast yfirleitt koma með bíl. Hlutfall nemenda sem komu gangandi í skólann þann dag var 15% en 18% sögðust yfirleitt koma gangandi.

Þegar ferðamáti nemenda er skoðaður eftir árgöngum (tafla 1), má sjá að mjög stór hluti barna í 3. bekk koma hjólandi í skólann og að rúmlega 60 % barna í eldri árgöngunum koma með virkum ferðamáta í skólann (gangandi eða hjólandi).

TAFLA 1 Ferðamáti skólabarna í Árborg eftir árgöngum.

Ferðamáti	3. bekkur		6. bekkur		9. bekkur	
	Þann daginn	Yfirleitt	Þann daginn	Yfirleitt	Þann daginn	Yfirleitt
Gangandi	0%	7%	19%	23%	25%	25%
Hjólandi	72%	67%	45%	45%	36%	36%
Skutlað	22%	21%	28%	23%	25%	26%
Vélknúíð	1%	1%	0%	0%	8%	7%
Strætó	5%	5%	8%	9%	7%	7%

Mynd 15 sýnir gönguleiðir skólabarna í Árborg auk upplýsinga um ferðavenjur meðal skólabarna. Eins og sést er að meðaltali stór hluti barna í Árborg sem kemur í skólann gangandi, hjólandi eða farþegar í strætó, eða um 75 %.



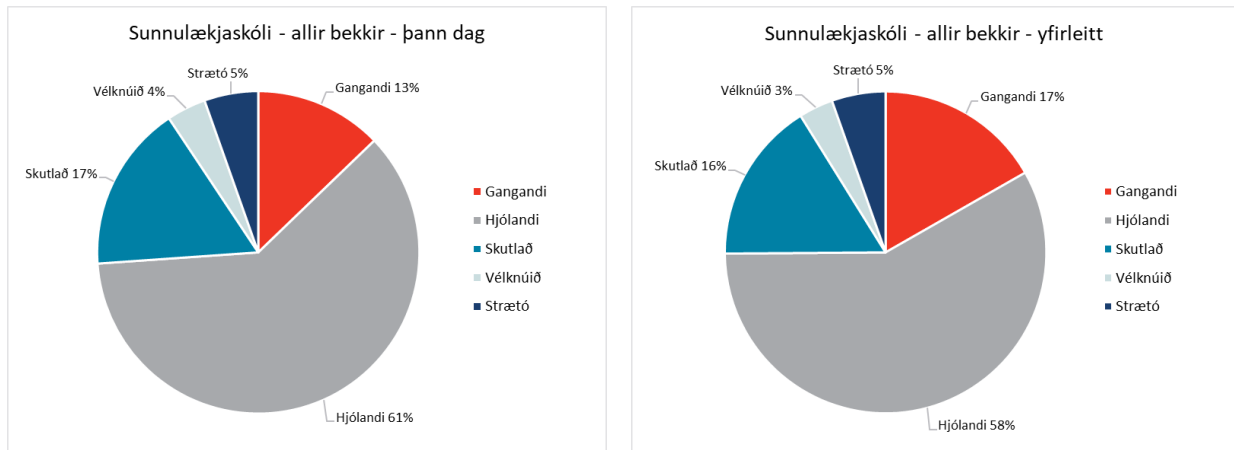
MYND 15 Gönguleiðir skólabarna í Árborg. Gögn unnin upp úr upplýsingum um gönguleiðir frá skólabörnum í 3., 6., og 9. bekk. Sýnt er hlutfall ferðamáta allra skólanna miðað við þann dag sem könnunin var gerð.

Mismunandi fjöldi gönguleiða er merktur inn á kortið milli skóla, en töluvert fleiri gönguleiðir voru merktar í Sunnulækjaskóla heldur en Vallaskóla og Barnaskólanum á Eyrarbakka og Stokkseyri. Þetta getur gefið vísbendingar um að skólabörn koma gangandi/hjólandi úr öllum áttum að Sunnulækjaskóla en er frekar skutlað í Barnaskólann á Eyrarbakka og Stokkseyri.

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

4.3.2 Sunnulækjaskóli

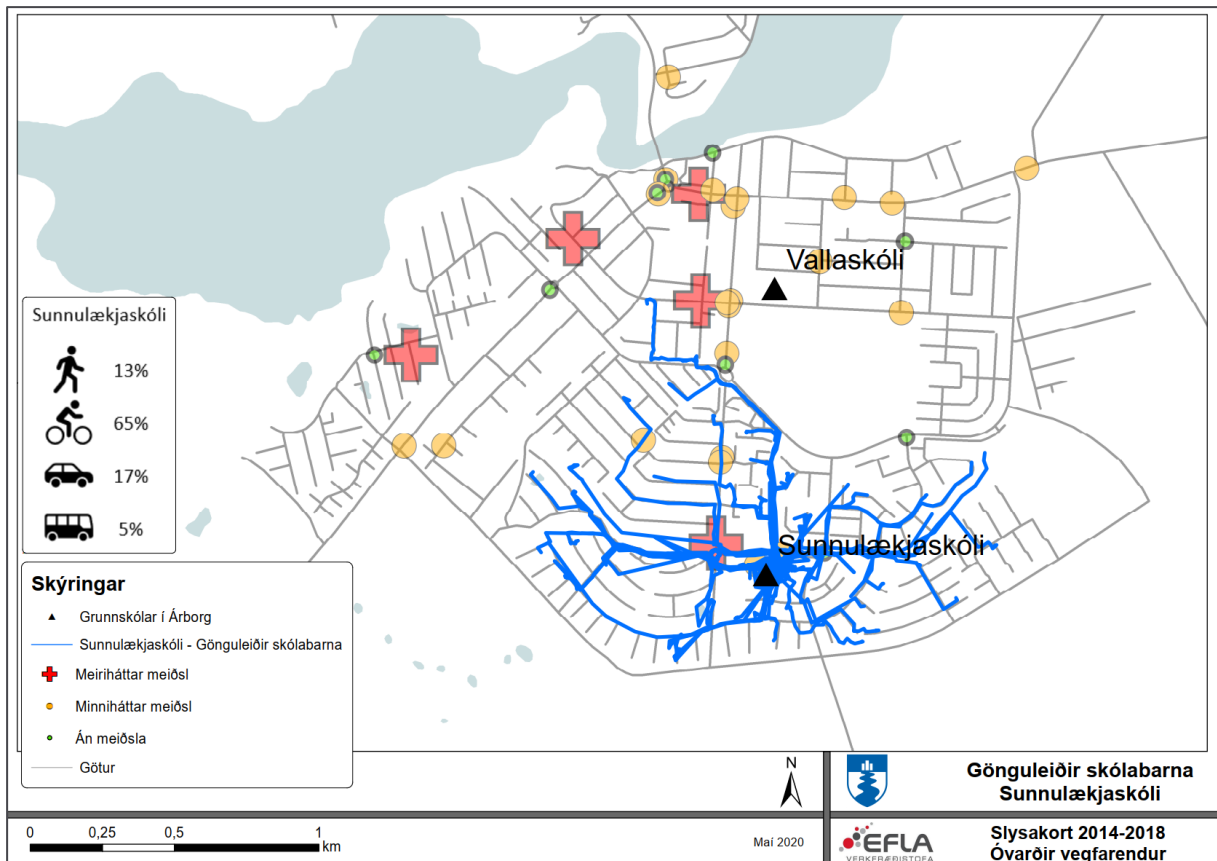
Dagana 12.-16. maí 2020 voru ferðavenjur hjá nemendum í 3., 6. og 9. bekk í Sunnulækjaskóla kannaðar. Alls voru 203 sem svöruðu könnuninni. Mynd 16 sýnir hlutfall ferðamáta í Sunnulækjaskóla, annars vegar þann dag sem könnun var lögð fyrir og hins vegar þann ferðamáta sem yfirleitt er fyrir valinu.



MYND 16 Hlutfall ferðamáta skólabarna í 3., 6. og 9. Bekk í Sunnulækjaskóla. Ferðamáti þann dag sem könnun var lögð fyrir (til vinstri) og ferðamáti sem er yfirleitt fyrri valinu (til hægri).

Töluverður meirihluti nemenda Sunnulækjaskóla fer hjólandi í skólann, 61% nemenda þann dag sem könnunin fór fram og 58% yfirleitt. Hlutfall hjólandi í Sunnulækjaskóla er töluvert hærra en hlutfall hjólandi í hinum tveimur grunnskólum sveitafélagsins (26% í Vallaskóla og 6% í Barnaskólanum). Hlutfall nemenda sem er skutlað í skólann þann dag sem könnunin fór fram (17%) er álíka því hlutfalli sem segjast sé yfirleitt skutlað í skólann (16%). 17% nemenda kemur yfirleitt gangandi í skólann. Mjög hátt hlutfall nemenda kemur yfirleitt með virkum ferðamáta í skólann eða 75% þeirra sem svöruðu könnuninni. Líkindi grafanna tveggja bendir til þess að þann dag sem könnunin var gerð hafi allt verið með eðlilegu móti.

Gönguleiðir skólabarna í Sunnulækjaskóla eru sýndar á Mynd 17 ásamt staðsetningum og alvarleika umferðarslysa á óvörðum vegfarendum árin 2014-2018.



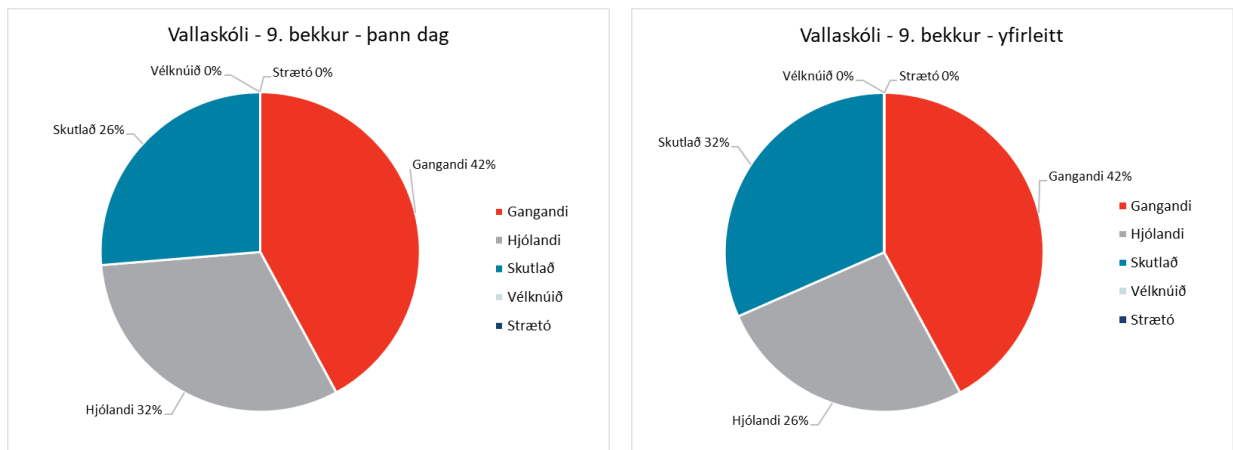
MYND 17 Gönguleiðir skólabarna í Sunnlækjaskóla. Gögn unnin upp úr upplýsingum um gönguleiðir frá skólabörnum í 3., 6., og 9. bekk. Sýnt er hlutfall ferðamáta miðað við þann dag sem könnunin var gerð og umferðarslys á óvörðum vegfarendum 2014-2018.

Þónokkur umferðarslys hafa orðið á óvörðum vegfarendum á gönguleiðum skólabarna umhverfis Sunnlækjaskóla, eitt slys með meiriháttar meiðslum og fimm slys með minniháttar meiðslum. Getur það gefið til kynna að gæði göngustíga er ábótavant t.d. sjónlengdum ekki uppfyllt, hröð umferð, lélegt yfirborð og/eða krappar beygjur.

Gönguleiðir skólabarna Sunnlækjaskóla eru dreifðar umhverfis skólann. Með það að leiðarljósi að tæp 80% nemenda hjóla eða ganga í skólann þá ber sérstaklega að huga að umferðaröryggi við þveranir á gönguleiðum og gæði göngu og hjólastíganna á helstu gönguleiðum.

4.3.3 Vallaskóli

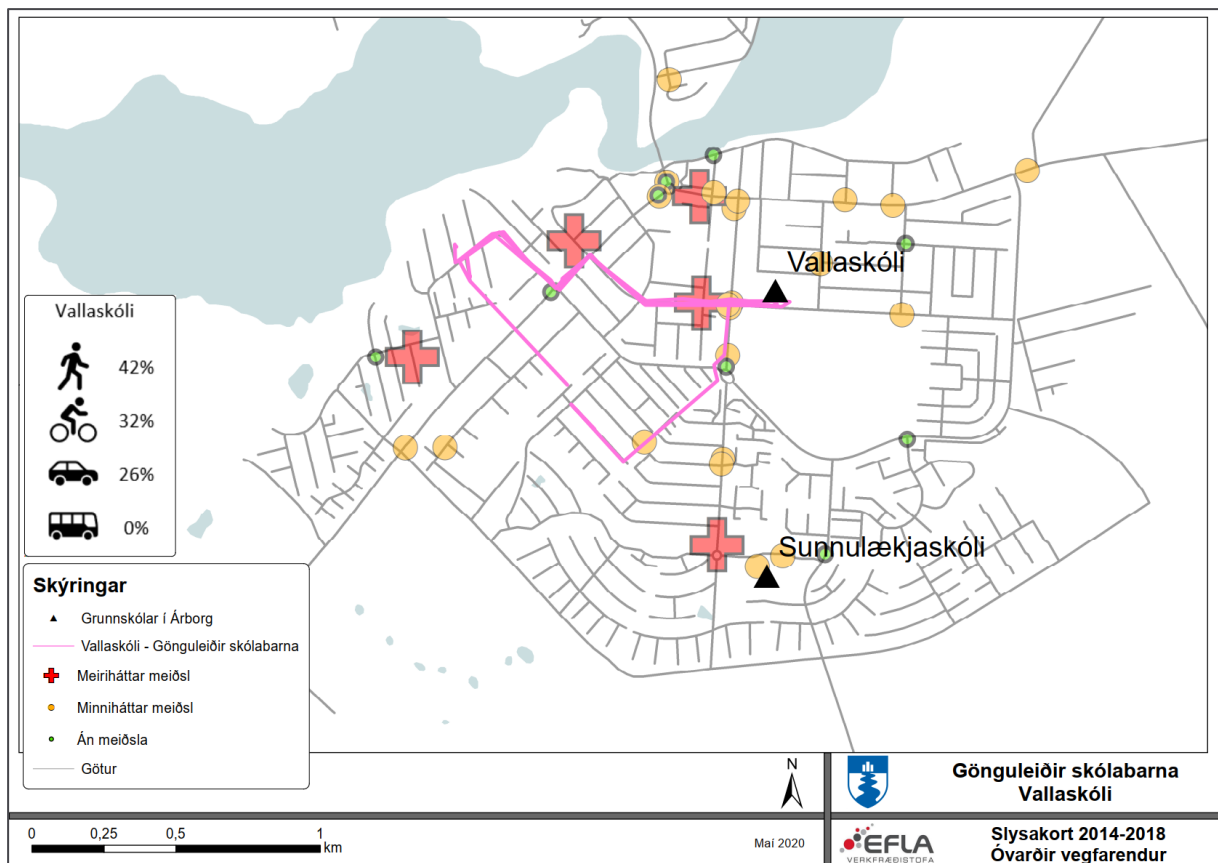
Dagana 18.-20. maí 2020 voru ferðavenjur hjá nemendum í Vallaskóla kannaðar. Einungis bárust niðurstöður frá nemendum í 9. bekk og sýna því niðurstöður hér að neðan einungis 9. bekk. Alls voru 19 sem svöruðu ferðavenju könnuninni. Mynd 18 sýnir hlutfall ferðamáta í Vallaskóla, annars vegar þann dag sem könnun var lögð fyrir og hins vegar þann ferðamáta sem yfirleitt er fyrir valinu.



MYND 18 Hlutfall ferðamáta skólabarna í 9. bekk í Vallaskóla. Ferðamáti þann dag sem könnun var lögð fyrir (til vinstri) og ferðamáti sem er yfirleitt fyrri valinu (til hægri).

Dagana sem ferðavenjukönnunin fór fram komu 42% nemenda Vallaskóla gangandi í skólann sem er sama hlutfall og segist yfirleitt ganga í skólann. Þá voru 32% nemenda sem komu hjólandi þann dag sem könnunin var gerð en 26% segjast yfirleitt koma hjólandi. 26% nemenda var skutlað í skólann þann dag sem könnunin var gerð en 32% segjast yfirleitt vera skutlað í skólann. Sem þýðir að einnemandi sem hjólaði í skólann þann dag sem könnunin var gerð er vanalega skutlað í skólann. Enginn nemandi sem svaraði könnunni kemur með strætó eða vélknúnu ökutæki. Hlutfall nemenda í 9. bekk í Vallaskóla sem kemur yfirleitt með virkum ferða er 68% sem er aðeins lægra en í Sunnulækjaskóla. Aftur á móti kemur mun hærri hlutfall yfirleitt gangandi í skólann í Vallaskóla (42%) en í Sunnulækjaskóla (17%).

Gönguleiðir skólabarna í Vallaskóla eru sýndar á Mynd 19, ásamt staðsetningum og alvarleika umferðarslysa á óvörðum vegfarendum árin 2014-2018.

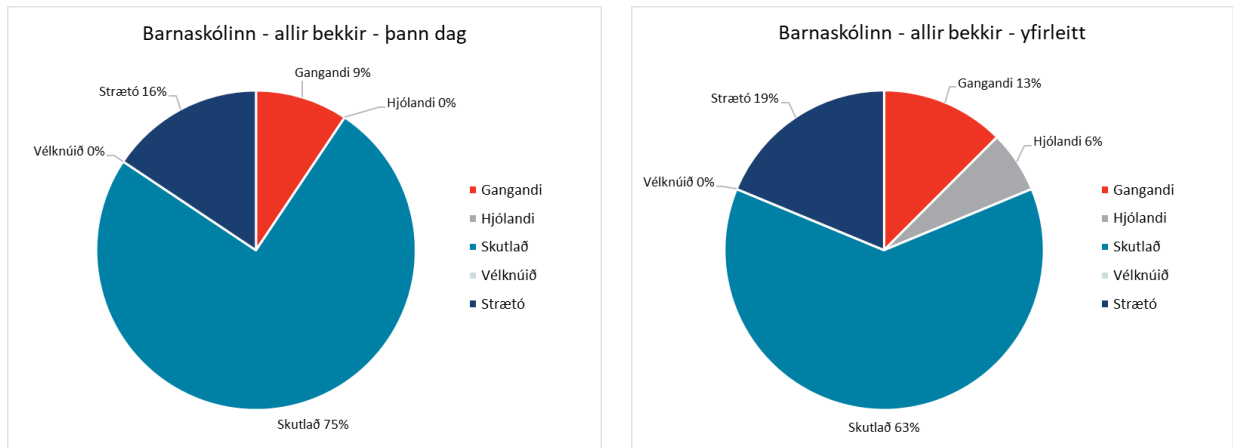


MYND 19 Gönguleiðir skólabarna í Vallaskóla. Gögn unnin upp úr upplýsingum um gönguleiðir frá skólabornum í 9. bekk. Sýnt er hlutfall ferðamáta miðað við þann dag sem könnunin var gerð og umferðarslys á óvörðum vegfarendum 2014-2018.

Átta umferðarslys á óvörðum vegfarendum falla innan merktra gönguleiða skólabarna, eitt með meiriháttar meiðslum, fimm með litlum meiðslum og tvö án meiðsla. Gatnamótin milli Engjavegar og Tryggvagötu virðast vera ekki nægilega örugg þar sem tvö slys þar eru þegar ökumaður ekur á gangandi eða hjólandi vegfaranda sem er að þvera götuna á gangbraut. Tvö önnur óhöpp á Tryggvagötunni eru þegar bifreið eykur á reiðhjól og getur það gefið til kynna að gönguþveranir yfir götuna séu ekki nægilega góðar sem og gæði göngu og hjólastíganna meðfram götunni. Einnig gæti verið ástæða til að skoða betur hraðatakmarkandi aðgerðir við skólann m.a. Tryggvagötu þar sem flest slysin eru vegna árekstrar bíls við gangandi og hjólandi vegfarenda.

4.3.4 Barnaskólinn á Eyrarbakka og Stokkseyri

29. maí 2020 voru ferðavenjur hjá nemendum í 3., 6. og 9. bekk í Barnaskólanum á Eyrarbakka og Stokkseyri kannaðar. Alls voru 32 sem svöruðu könnuninni. Mynd 20 sýnir hlutfall ferðamáta í Barnaskólanum á Eyrarbakka og Stokkseyri, annars vegar þann dag sem könnun var lögð fyrir og hins vegar þann ferðamáta sem yfirlétt er fyrir valinu.

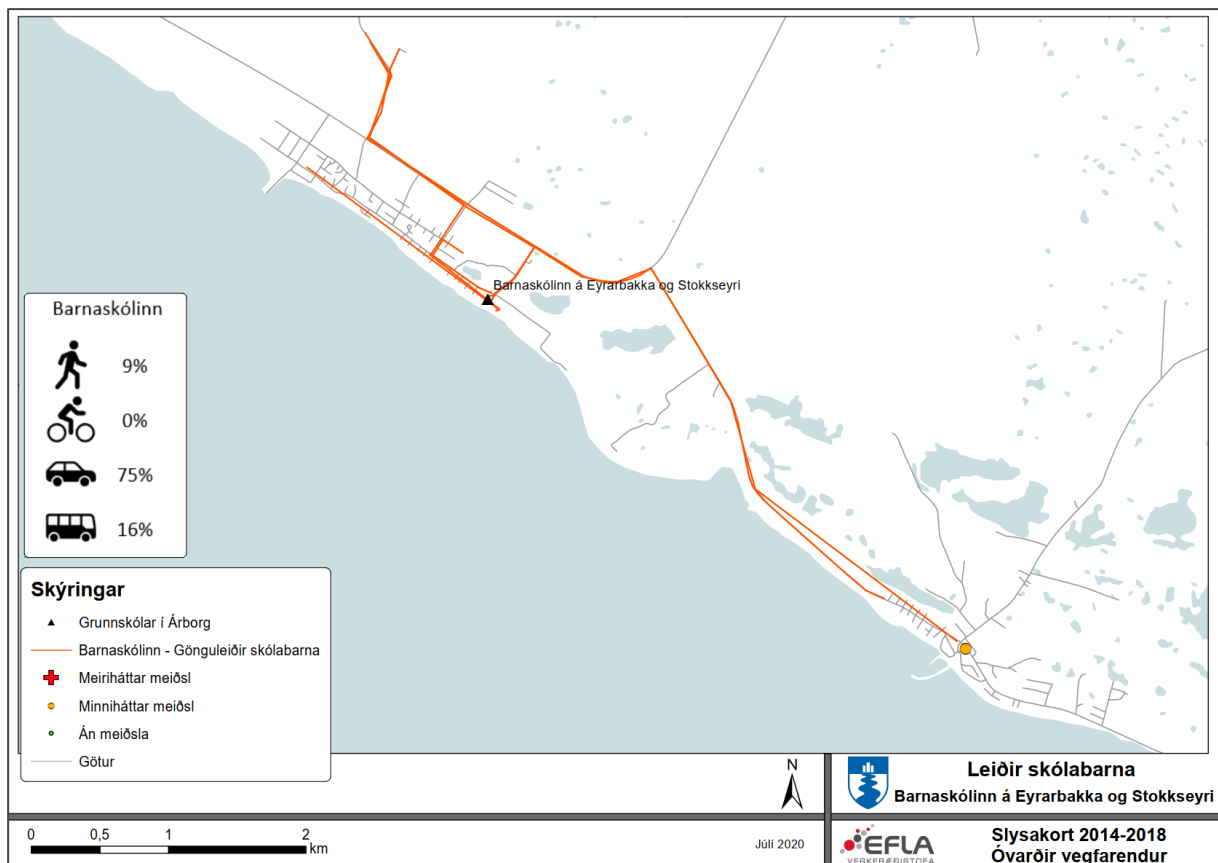


MYND 20 Hlutfall ferðamáta skólabarna í 3., 6. og 9. Bekk í Barnaskólanum á Eyrarbakka og Stokkseyri. Ferðamáti þann dag sem könnun var lögð fyrir (til vinstri) og ferðamáti sem er yfirleitt fyrri valinu (til hægri).

Þann dag sem að könnunin fór fram í Barnaskólanum á Eyrarbakka og Stokkseyri voru 75% nemenda skutlað í skólann en yfirleitt er 63% nemenda skutlað. Hlutfall þeirra sem kom gangandi var 9% þann dag sem könnunin var gerð en yfirleitt koma 13% gangandi. Enginn nemenda kom hjólandi þann dag sem könnunin var gerð en 6% segjast yfirleitt koma hjólandi. 16% nemenda kom með strætó þann dag sem könnunin fór fram en 19% nemenda segjast yfirleitt koma með strætó.

Skipting milli ferðamáta í Barnaskólanum á Eyrarbakka og Stokkseyri er nokkuð frábrugðin hinum tveimur skólunum í sveitarfélaginu þar sem mjög fáir virðast koma hjólandi og gangandi en hlutfall þeirra sem er skutlað er miklu hærra en meðaltal yfir alla skólana (25% þann dag og 23% yfirleitt). Líklegt er að ástæðan á bak við þetta er vegalengdin sem nemendur þurfa að ferðast til að komast í skólann en það er um það bil 5-6 kílómetrar milli Stokkseyrar og Eyrarbakka en starfsemi skólans er skipt á milli þéttbýlanna.

Leiðir skólabarna í Barnaskólanum á Eyrarbakka og Stokkseyri eru sýndar á Mynd 21, ásamt staðsetningum og alvarleika umferðarslysa á óvörðum vegfarendum árin 2014-2018.

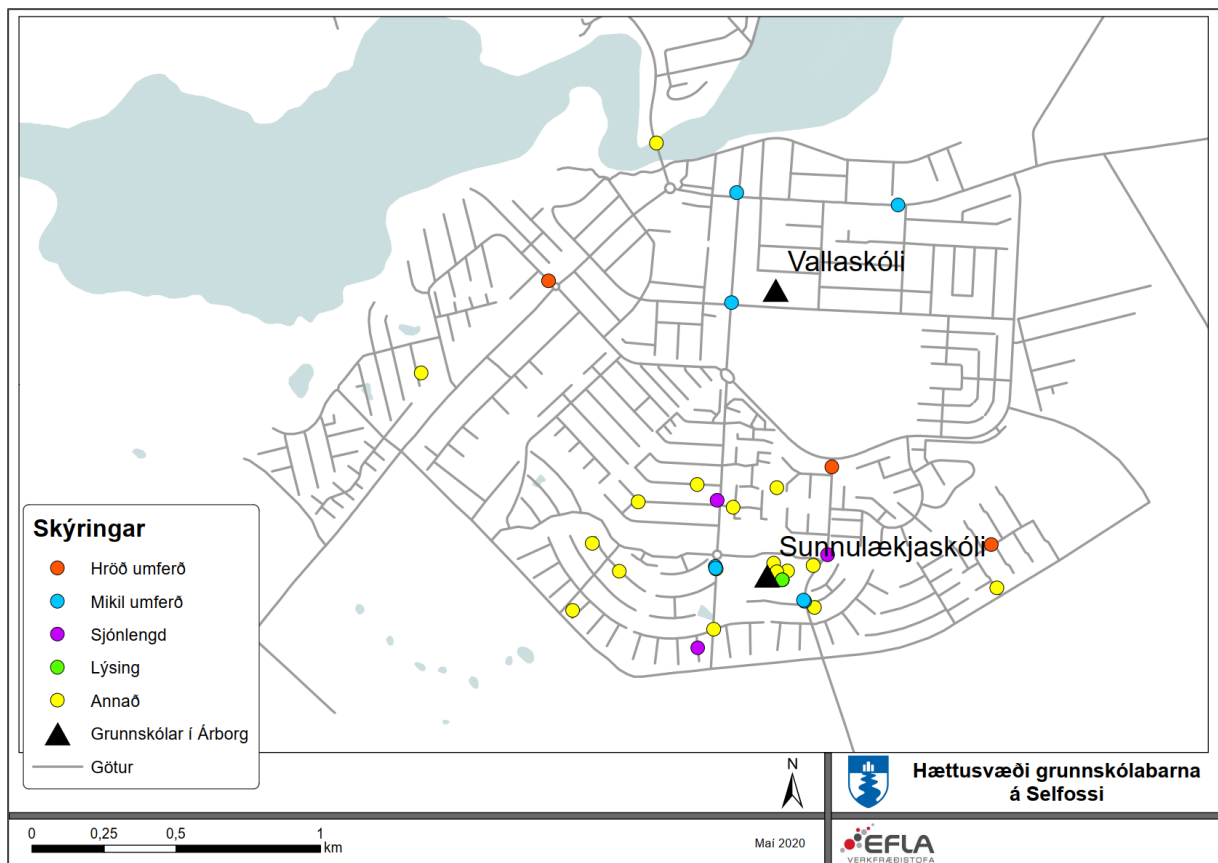


MYND 21 Leiðir skólabarna í Barnaskólanum á Eyrarbakka og Stokkseyri. Gögn unnin upp úr upplýsingum um gönguleiðir frá skólabörnum í 3., 6., og 9. bekk. Sýnt er hlutfall ferðamáta miðað við þann dag sem könnunin var gerð og umferðarslys á óvörðum vegfarendum 2014-2018.

Vakin er athygli á því að merktar eru inn leiðir (bæði göngu og akstursleiðir) skólabarna í Barnaskólanum á Eyrarbakka og Stokkseyri þar sem hlutfall nemenda sækja skólann úr töluverði fjarlægð frá heimili sínu. Eitt slys á óvörðum vegfaranda hefur orðið á svæðinu, ekið var á gangandi vegfaranda sem var á leið þvert yfir akbraut og hlaut minniháttar meiðsl. Hins vegar sýna gönguleiðirnar að börnin eru mikið til að þvera götur við Túngötu og því vert að skoða hana í framhaldinu.

4.3.5 Hættusvæði grunnskólabarna á Selfossi

Nemendur skólanna þriggja voru einnig beðnir um að merkja inn á kort þá staði sem þeim þykir hættuleg á leiðinni í skólann. Einungis bárust marktæk svör frá skólunum á Selfossi og sjá má eftirfarandi svæði á Mynd 22 hér að neðan.



MYND 22 Hættusvæði grunnskólabarna á Selfossi. Gögn unnin upp úr upplýsingum um gönguleiðir frá skólabörnum í 3., 6., og 9. bekk.

Eins og sést á myndinni er þó nokkuð um að börnin bendi á staði fyrir framan Sunnulækjaskóla. Einhverjir nefna mikla umferð við báða skólana. Með tilliti til þess sem nefnt var hér að ofan (kafla 4.3.1) er vert að skoða aðgerðir til að lágmarka umferð við skóla.

4.3.6 Öryggi skólabarna - samantekt

Sveitarfélagið hyggst tryggja öruggar gönguleiðir grunnskólabarna til og frá skóla og með það í huga var ákveðið að gönguleiðir yrðu kortlagðar. Með þessari vinnu vill sveitarfélagið tryggja það að öll börn sem hafa aldur til, geti átt þess kost að ganga eða hjóla með öruggum hætti í skólann og í skólunum skal vera örugg aðstaða til að geyma reiðhjól.

Mikilvægt er í þessu samhengi að göngu- og hjólaleiðir grunnskólabarna til og frá skóla séu kynntar börnum og foreldrum og unnið sé að bækling og fræðslu sem sýnir hvar öruggar gönguleiðir séu í hvern skóla fyrir sig. Hægt er að vinna að slíkum bæklingi meðal annars út frá umferðarskipulagi sveitafélagsins frá 2013.

5 ALMENNINGSSAMGÖNGUR

Á heildina litið eru tiltölulega fá slys meðal almenningssamgangna í þéttbýli. Hins vegar má segja að slys vegna almenningssamganga séu tiltölulega falin. Norrænar rannsóknir sýna að ef horft er á ferð einstaklings frá dyr til dyr eru algengustu slys, tengd almenningssamgöngum, fallslys á leið til og frá stoppistöð, fall við að fara inn í strætisvagninn og árekstur við ökutæki á leið til eða frá stoppistöð [7]. Því má segja að helstu leiðir til að draga úr slysum sem verða vegna almenningssamgangna er að leggja áherslu á öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda.

5.1 Gæði almenningssamganga

Ferðavenjukönnun sem unnin var af samgöngu-og sveitarstjórnarráðuneytinu árið 2019 (Gallup 2019) sýndir að 54-58% ferðast á bíl sem bílstjóri, 18-26% ferðast sem farþegi í bíl og 5-7% gangandi. Ekki er tilgreint sérstaklega hlutdeild hjólandi eða almenningssamganga fyrir íbúa Árborgar.

Einungis 17% svarenda segjast notast eitthvað við strætó. Aðspurðir hvers vegna þeir notast ekki við strætó voru flestir sem sögðust kjósa aðra ferðamáta eða 49% en aðrir svöruðu að það væri of tímafrekt (21%), leiðarkerfi væri ófullnægjandi (18%) og að tíðni ferða væri ekki nægileg (20%). Þó niðurstöðurnar gefi til kynna að strætósamgöngur eigi erfitt uppdráttar þá má einnig líta á þessar niðurstöður þannig að 51% gætu hugsað sér að notast við almenningssamgöngur ef ferðatími væri styttri, tíðni ferða væri meiri og upptökusvæði leiðarkerfisins væri stærra. Því má segja að möguleikarnir eru miklir til að auka hlut almenningssamganga.

Núverandi leiðarkerfi strætó sem aka innan og að Árborg sést í töflu 1 og mynd 2.

TAFLA 2 Núverandi leiðarkerfi strætisvagna í Árborg

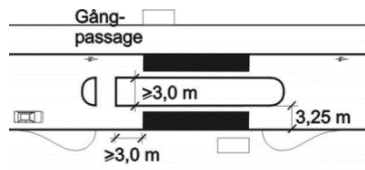
LEIÐ	LEIÐ EKKI	STOPPISTÖÐVAR Í ÁRBORG	TÍÐNI
51	Höfn – Reykjavík	N1, Vallaskóli, FSU, Sundhöll, Ráðhúsið og Olís	Klst. fresti á annatíma
52	Landeyjahöfn - Reykjavík	Olís, Ráðhúsið, Sundhöll, FSU og Vallaskóli	Tvær ferðir á dag.
72	Selfoss-Reykir-Flúðir	N1, Vallaskóli, FSU, Sundhöll, Ráðhúsið og Olís	Ein til tvær ferðir á dag
73	Selfoss-Reykir-Flúðir-Laugarvatn-Grímsnes	N1, Vallaskóli, FSU, Sundhöll, Ráðhúsið	Ein til tvær ferðir á dag
75	Selfoss-Stokkseyri-Eyrbakkí	Sameiginlegar með öðrum leiðum eru: Vallaskóli, FSU, Sundhöll, Ráðhúsið, N1	Klst. fresti á annatíma.



MYND 23 Til vinstri leiðarkerfi innan Selfoss og til hægri leiðarkerfi innan Árborgar.

Almennt séð er öryggi og þá sérstaklega aðgengi ábótavant við stoppistöðvar. Fulltrúar almenningssamgangna í samráðsnefnd tóku fram að þeir hefðu sérstakar áhyggjur af öryggi strætóstoppistöðvar við Olís.

Til að bæta öryggi stoppistöðva í sveitarfélaginu er lagt til að farið verði í heildstæða skoðun á umferðaröryggi og aðgengi stoppistöðva í sveitarfélaginu. Sérstaklega með það að markmiði að gefa eldra fólki tækifæri og ferðamönnum auðveldara fyrir að ferðast með almenningssamgöngum.

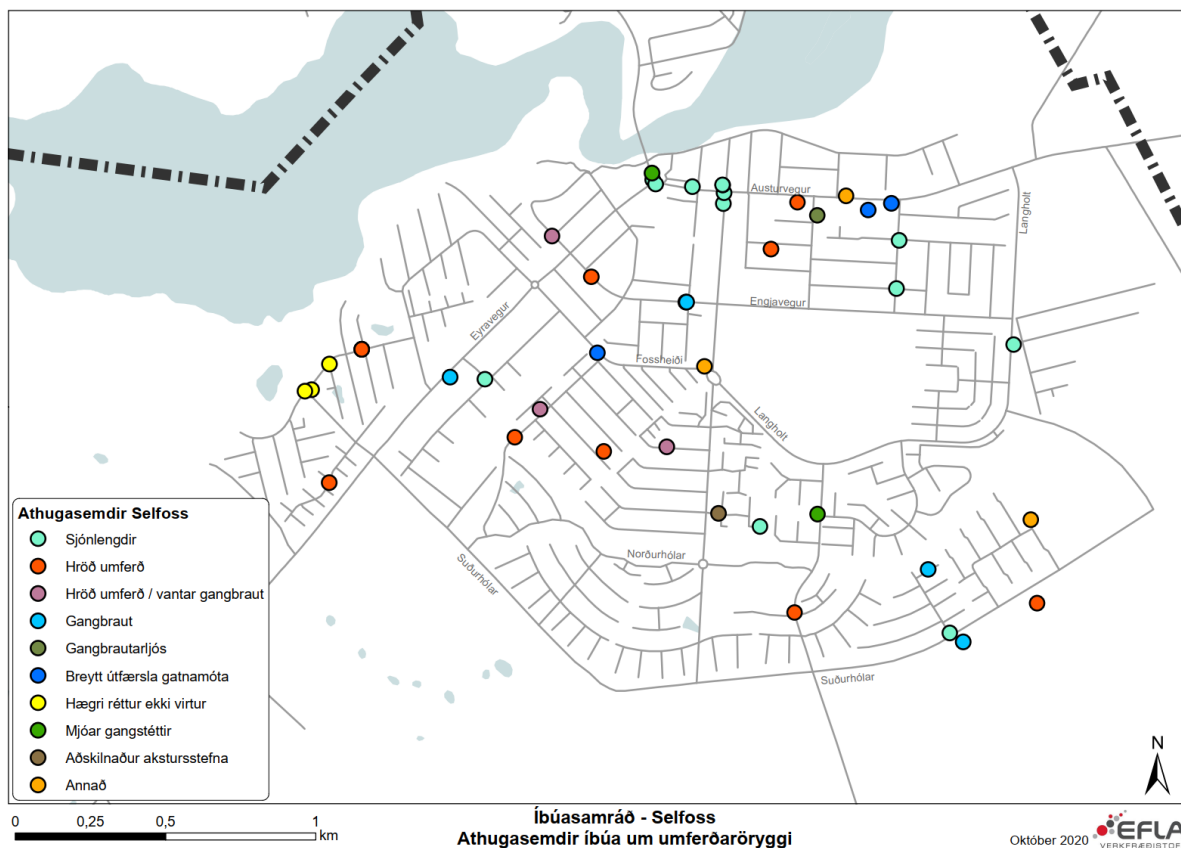


Þá er æskilegt að kantsteinn sé hár við stoppistöðvar svo að uppstig sé lágt inn í strætisvagna. Almennt séð er umferð í Árborg það lítil að ekki ætti að vera því til fyrirstöðu að leyfa almenningsvögnum að stöðva í götunni. Þá er mælt með að miðeyjur séu við stoppistöðvar svo að ökumenn freistist ekki til þess að taka fram úr almenningsvagni (Trafikverket, 2020).

MYND 24 Dæmi um stoppistöð þar sem vagninn stöðvar í götunni. Tekið úr VGU ráð (Trafikverket, 2020).

6 ÍBÚASAMRÁÐ

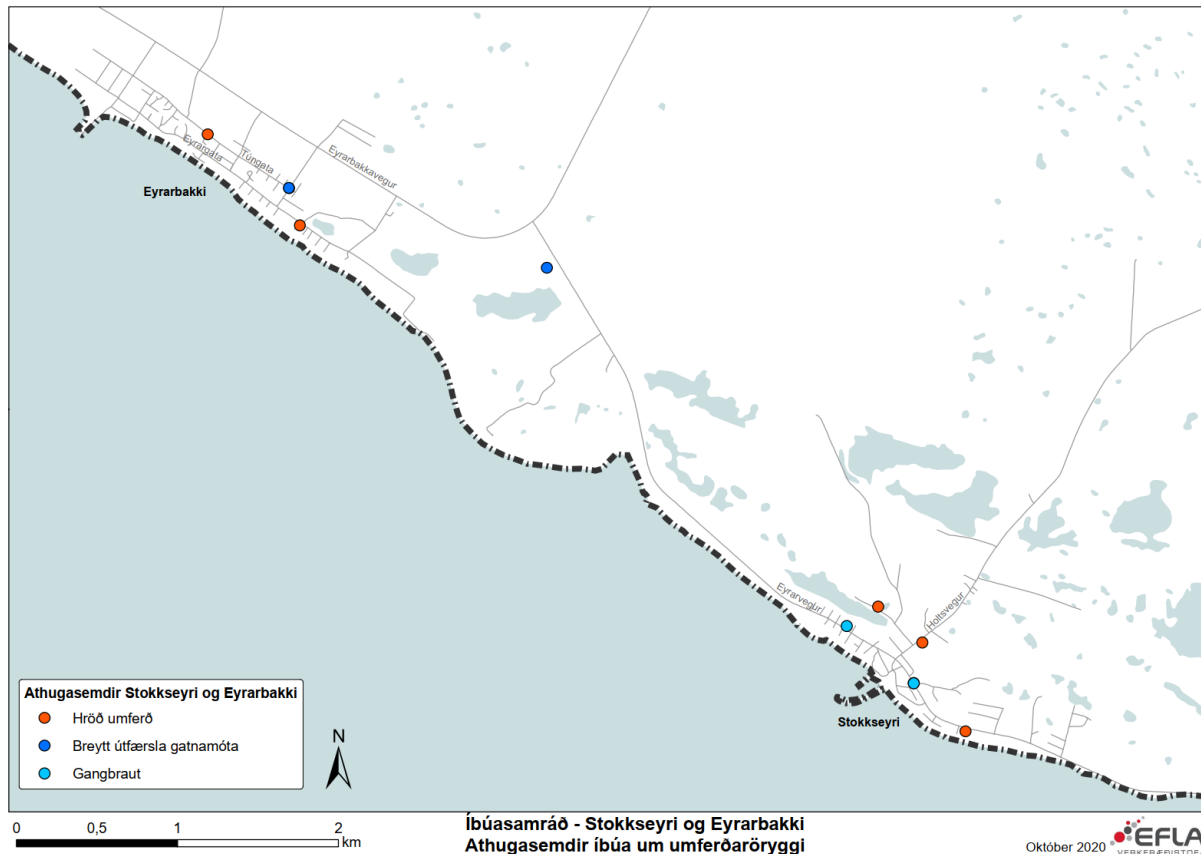
Mikilvægur þáttur í gerð umferðaröryggisáætlana er að fá athugasemdir um umferðaröryggi frá íbúum sveitafélagsins. Í september 2020 auglýsti Árborg á heimasíðu sinni eftir ábendingum frá íbúum um hvernig bæta mætti umferðaröryggi í sveitarfélaginu. Ábendingavefurinn var opinn fyrir íbúa í 2 vikur og bárust yfir 50 ábendingar. Flestar voru athugasemdirnar innan Selfoss en bárust þó nokkrar fyrir þéttbýliskjarna Eyrarbakka og Stokkseyri. Engar athugasemdir voru fyrir staði utan þéttbýlanna. Mynd 25 sýnir athugasemdir íbúa á Selfossi og Mynd 26 sýnir athugasemdir íbúa á Stokkseyri og Eyrarbakka.



MYND 25 Athugasemdir íbúa um umferðaröryggi fyrir Selfoss.

Flestar athugasemdanna innan Selfossar beindust að lélegum sjónlengdum og að íbúar upplifi hraða umferð. Athugasemdir um lélegar sjónlengdir áttu í flestum tilfellum við að bæta mætti sýn akandi á gangandi og hjólandi sem koma eftir stígum bæjarins en einnig voru þónokkrar athugasemdir um sjónlengdir á gatnamótum Austurvegar og Tryggvagötu þar sem skilti og gróður byrgir sýn akandi umferðar. Huga þarf að þessum stöðum og gæta þess að sjónlengdum sé uppfyllt m.a. með því að

snyrta gróður og færa skilti. Athugasemdir um of hraðan akstur umferðar átti oftast við um umferð innan íbúðahverfis og við vinsælar gönguleiðir sem þvera götu. Á þeim stöðum ber sérstaklega að skoða hraðatakmarkandi aðgerðir til þess að tryggja að hraði fari ekki yfir leyfilegan hámarkshraða. Aðrar athugasemdir eins og þörf á gangbraut og eru einnig mikilvægar til þess að sjá hvar íbúar telji vera mikilvæga gönguleið yfir götu. Það var athugavert að sjá fjölda athugasemda sem bárust um að hægri réttur væri ekki virtur á Móavegi og var nokkur samhljómur í athugasemdum um vilja til þess að afnema hægri rétt á Móavegi².



MYND 26 Athugasemdir íbúa um umferðaröryggi fyrir Stokkseyri og Eyrarbakka.

Flestar athugasemdir íbúa sem bárust fyrir Stokkseyri og Eyrarbakka beindust að hraðari umferð en minnst var sérstaklega á hraða umferð þar sem skólabörn ganga oft yfir götur

Ofangreindar athugasemdir eru mjög nytsamlegar við vinnu aðgerðaráætlunar framkvæmda á öryggisaðgerðum fyrir sveitafélagið.

² Hægri réttur er forgangsregla sem er oft óljós á gatnamótum, sérstaklega þegar mikill munur er á umferðarmagni gatnanna sem mætast. Hægri reglan er notuð sem hraðaminnkandi aðgerð en er oft ekki virt að vettugi og getur því skapað óöruggar aðstæður. Hægri réttur ætti ekki að vera til staðar þar sem sjónlengdir eru ekki góðar og æskilegt er að hægri reglan sé ekki gild á einungis einni götu heldur gildir t.d. fyrir heilt hverfi eða svæði til þess að viðhalda samræmi í umferðarskipulagi

7 FRÆÐSLA OG ÁRÓÐUR

Rannsóknir benda til þess að vel útfærð umferðarkennsla geti dregið úr slysum við þverun götu meðal 5 til 12 ára barna. Á Íslandi hefur farið fram skipulögð umferðarfræðsla í mörg ár fyrir alla aldurshópa. Samgöngustofa heldur úti forvarnar- og fræðslustarfinu og meðal annars fá börn á leikskólaaldri umferðarfræðslu bæði frá kennurum í umferðartengdri hegðun og með hljóðbókum sem þau fá sendar heim. Einnig eru fræðslumyndir sýndar í öllum stigum skólakerfisins og á netinu er hægt að fara í umferðarleiki (Samgöngustofa, 2019a). Í skoðunarkönnun Maskínu frá 2017 voru flestir á því að fræðsla í skólum virki best og þar á eftir auglýsingar í sjónvarpi (Maskína 2017). Yngri aldersflokkurinn (18-24 ára) var hins vegar á því að fræðsla í skólum og auglýsingar á samfélagsmiðlum virki vel. Því er lagt til að fræðslu sé hagað mismunandi eftir því hvaða aldurshópur verið er að hafa áhrif á.

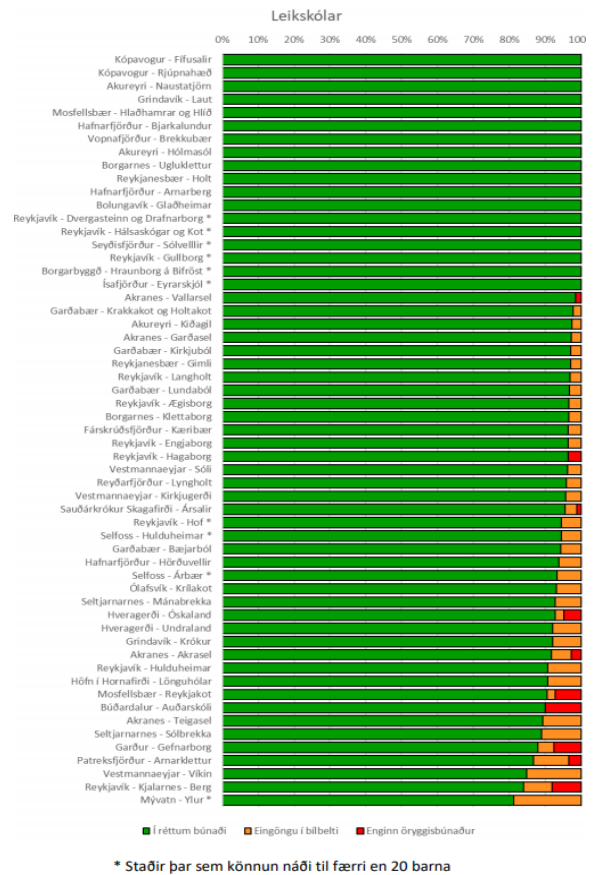
7.1 Leikskólar í Árborg

Árborg tekur þátt í bréfskólanum ungr vegfarendur en bréfaskólinn er skipulögð umferðarfræðsla fyrir börn á aldrinum þriggja til sjö ára og felur í sér að öll börn á þessum aldri fá fræðslufni sent heim til sín.

Leikskólar í Árborg leggja þar að auki áherslu á umferðarfræðslu í vettvangsferðum og að börnin gangi sjálf í ferðunum og upplifi þannig umferðina betur.

Öryggi leikskólabarna í bílum var kannað vorið 2019 af Samgöngustofu og Slysavarnarfélaginu Landsbjörg. Könnunin náði til 57 leikskóla í 28 þéttbýliskjörnum. Niðurstöður könnunarinnar sýndu að í Árborg voru um 90% barna í réttum öryggisbúnaði þegar þeim var ekið að leikskólum (Samgöngustofa, 2019b).

Ljóst er að barna má gera betur en þó er jákvætt að sjá að í þeim leikskólum á Selfossi sem könnunin náði til voru þó allir í einhvers konar öryggisbúnaði, þótt hann hafi ekki verið réttur með tilliti til aldurs. Í þessum málaflokki eru því ákveðin tækifæri fólgin í því að fækka slysum á meðal barna á Selfossi.



MYND 27 Öryggi leikskóla barna í bíl 2019 (Samgöngustofa, 2019b).

Með tilliti til þess er rétt að leggja áherslu á að tryggja réttan öryggisbúnað hjá leikskóla börnum. Huga þarf að því að öryggisbúnaður passi bæði barni og bíl og hefur Samgöngustofa útbúið bæklinga á 6 tungumálum til leiðsagnar og upplýsinga fyrir foreldra um öryggi barna í bíl.

7.2 Eldra fólk

Sjá kafla 4.2

7.3 Grunnskólar í Árborg

Lagt er til að Árborg fari í sérstakt samstarf við Samgöngustofu með það að markmiði að taka höndum saman og efla umferðaröryggi í gegnum grunnskólana.

Frekari fræðslu og áróður má sjá í kafla 4.3

8 MARKMIÐ OG ÁHERSLUATRIÐI

Markmið Árborgar í umferðaröryggismálum eru 5. Markmiðin taka mið af áherslum sveitarfélagsins en einnig af áherslum á landsvísu sem endurspeglast einna helst í markmiðum umferðaröryggisáætlun ríkisstjórnarinnar og breyttum ferðavenjum í sveitarfélaginu. Eitt af aðalmarkmiðum svæðisskipulags höfuðborgarasvæðisins er gæðakerfi hjólastíga en það mun gegna lykilhlutverki í breyttum ferðavenjum íbúa Árborgar og tengir sveitarfélögin á svæðinu saman.

Umferðaröryggis markmið Árborgar eru eftirfarandi:

- Fækka látnum og alvarlega slösuðum að jafnaði um 5% á ári til ársins 2025.

Undirmarkmið umferðaröryggisáætlunar Árborgar eru að:

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

Áhersluatriði umferðaröryggisáætlunarinnar eru:

- Bætt umferðaröryggi gangandi og hjólandi vegfarenda innan Árborgar.
- Umferðarfræðsla foreldra, eldri borgara, barna og ungmenna.

Við endurskoðun umferðaröryggisáætlunarinnar ætti árangur þessara markmiða að vera metinn.

9 FRAMKVÆMDAÁÆTLUN OG FORGANGSVERKEFNI

Verkefni voru skilgreind út frá þeirri greiningarvinnu sem áður hefur verið unnin, þar á meðal ábendingum frá íbúum, athugasemdum og gönguleiðum skólabarna, frá greiningu slysa og frá samráðsfundum. Verkefnin voru flokkuð í eftirfarandi flokka; þjóðvegi, innanbæjargötur, fræðsla og áróður og almenn verkefni. Í kafla 9.5 er samantekt yfir forgangsverkefnin og yfirlitskort sem sýnir staðsetningu verkefna.

9.1 Þjóðvegir

Staðsetning	Aðgerð	Ástæður	Hvaðan kom ábending
Austurvegur	Bæta sjónlendir, bæta gönguþveranir, bæta aðgengi gangandi/hjólandi	Þörf á aðgerðum til þess að bæta umferðaröryggi. Athugasemdir bárust frá öllum aðilum.	Skólabörn, samráðsfundur, íbúar, slysgreinin, FEB
Austurvegur	Bæta öryggi og aðgengi gangandi/hjólandi með sérstaka áherslu á kaflann milli Hörðuvalla og Heiðmerkur.	Þörf á aðgerðum til þess að bæta umferðaröryggi og aðgengi fyrir alla en þó sérstaklega eldra fólk.	Skólabörn, samráðsfundur, íbúar, slysgreinin, FEB
Eyrarvegur	Skoða Eyrarveg heildstætt með tillit til öruggra gönguþverana og sjónlenda.	Mikil og hröð umferð með breiðu götusniði. Mikil uppbygging vestan Eyrarvegur og þarf því að tryggja þeim íbúum gott aðgengi.	Íbúar, slysgreining.
Votmúlavegur - Eyrarvegur	Breyta útfærslu gatnamótanna við Eyrarveg	Hugmynd um gegnumakstursveg fyrir þungabifreiðar og þarf því að skoða útfærslu gatnamótanna	Sveitafélag - samráðsfundur aðaskipulagsvinnu
Gaulverjabæjarvegur- Eyrarbakkavegur	Skoða sjónlendir miðað við leyfilegan hámarkshraða, skoða möguleikann á hægribeygju aðrein á Eyrarveg og vinstribeygju aðrein (sbr. Bláfjallaafleggjari á Suðurlandsveg). Hægt að skoða einnig að koma fyrir hringtorgi.	Gatnamót Gaulverjabæjarvegur 33 þegar komið er frá Stokkseyri og Eyrarbakkavegur vegur 34 eru hættuleg. Erfitt er fyrir ökumenn sem keyra frá gatnamótum út á veg 34 að átta sig á umferð úr suðri/ vestri þar sem umferðin er að koma inni í sveigju á veginum.	Íbúar
Gaulverjabæjarvegur- Eyrarbakkavegur	Skoða hvort þörf sé á að breyta beyguradísum, gerð ljósastaura (eru þeir eftirgefanlegir), er þörf á vegriði/lýsingu	Nokkur einslys hafa orðið við beygju nálægt gatnamóta Gaulverjabæjarvegur- Eyrarbakkavegur.	Slysgreining

9.2 Innanbæjargötur

Staðsetning	Aðgerð	Ástæður	Hvaðan kom ábending
Engjavegur- Tryggvagata	Fjarlægja hægribeygjuframhjálaup, tryggja sjónlendir, hækka upp gatnamót.	Mikið af slysum á óvörðum vegfarendum og börn upplifa mikla umferð	Slysgreining, skólabörn
Tryggvagata - Norðurhólar	Hækka upp allar gangbrautir við hringtorg	Helstu gönguleiðir skólabarna og getur verið hröð umferð	Skólabörn
Erlurimi	Hraðatakmarkandi aðgerðir. Rétt útfærsla gönguþverana. Uppbrot í samsíða bílastæði. Tryggja að gangbrautir þvert á akstursstefnu (stysta leið)	Hröð og mikil umferð við skólalóð. Umferðarskipulag frá 2013 segir til um að hækka gönguþveranir fyrir óvarða. Gatan er 30km gata með fáar hraðaminnkandi aðgerðir til að tryggja að hraði fari ekki yfir 30km/klst.	Skólabörn, íbúar, samráðsfundur (bæta öryggi í nágrenni skóla)
Fossheiði við hringtorg	Fjarlægja innkeyrslu að Krambúð,	Innkeyrsla of nálægt gatnamótum og gangbrautum. Þónokkuð um slys og óhöpp	Íbúar, slysgreining
Suðurhólar	Með nýjum deiliskipulagsáföngum syðst í Selfossi er þörf á að skoða Suðurhóla heilstætt með tillit til hraðaminnkandi aðgerða, gönguþverana og nýrra tenginga inn á veginn.	Mikill hraði á Suðurhólum, gatan býður uppá það.	Íbúar

Staðsetning	Aðgerð	Ástæður	Hvaðan kom ábending
Móavegur	Skoða hvort æskilegt sé að fjarlægja hægri rétt og koma fyrir biðskyldu á hliðargötur og hraðaminnkandi aðgerðum á Móaveg	Hægri réttur virkar vel ef hægri réttur er víða í nágrenninu en í Árborg er þetta ekki venja og getur því valdið ruglingi. Æskilegt að skoða hvort fjarlægja eigi hægri rétt og koma fyrir biðskyldu á hliðargötur þar sem hægri réttur er iðulega ekki virtur á Móavegi.	Íbúar
Stokkseyri; Eyrarbraut	Hraðatakmarkandi aðgerðir á Eyrarbraut í samræmi við umferðarskipulag sveitafélagsins frá 2013. Loka annarri innkeyrslu sunnan Eyrarvegjar móts við skóla. Koma fyrir hraðaminnkandi aðgerðum (upphækkað yfirborð) við skóla. Miðeyjur á gönguþverun á bílastæði skólalóðar	Hröð umferð og skólabörn þvera Eyrarbraut til að fara í íþróttahús	Íbúar
Stokkseyri	Gera skil á leyfilegum hámarkshraða og tryggja að honum sé framfylgt með hraðatakmarkandi aðgerðum	Sem dæmi má nefna Eyrarbraut/Hásteinsveg og Holtsveg.	Íbúar
Eyrarbakki	Gera skil á leyfilegum hámarkshraða og tryggja að honum sé framfylgt með hraðatakmarkandi aðgerðum	Túngata við Sjóminjasafn, leikvöllur og ærslabelgur. Þar þarf að koma fyrir upphækkaðri gangbraut yfir Túngötu.	Íbúar
Suðurlandsvegur - Fossnes	Stoppistöðin við Olís. Skoða þarf öryggi við þessa fjölförnu stoppstöð almenningsgangna	Fjölfarin stoppstöð og núverandi aðstæður eru ekki æskilegar. Æskilegt að skoða staðsetningu stoppstöðvar og hvort æskilegt væri að færa hana norðar eða sunnar.	Vegagerðin, bent á í samráðshóp

9.3 Fræðsla og áróður

Staðsetning	Aðgerð	Ástæður	Hvaðan kom ábending
Árborg	Bæta fræðslu foreldra um mikilvægi réttrar notkunar öryggisbúnaðar í bílum (öryggisbelti og barnastólar)	Úttekt Samgöngustofu sýnir að rétt notkun öryggisbúnaðar barna í bílum sé ábótavant.	Samgöngustofa
Árborg	Setja sameiginlega stefnu hjá öllum skólastjórnendum um umferðarfræðslu í grunnskólum.	Breytingar meðal annars í aldri unglunga sem taka bílpróf og notkun á nýjum samgöngumátum (rafhlaupahjól m.a.) kallar á bættu fræðslu í þessum málefnum.	Almenn ábending
Árborg	Setja umferðarfræðslu inn í námskrá grunnskólanna.	Þetta er sérstaklega mikilvægt þar sem það verður algengara að unglingar taka ekki bílpróf og fá þ.a.l. ekki viðeigandi umferðarfræðslu.	Almenn ábending
Árborg	Fræðsluerindi til eldri borgara um öryggi í umferðinni.	Eldra fólk á meiri hættu en aðrir að slasast alvarlega ef þau lenda í slysi.	Félag eldri borgara
Árborg	Bætt fræðsla í leik og grunnskólum á fleiri tungumálum.	Í leikskólum/grunnskólum eru einnig erlendir foreldrar sem þurfa að fá upplýsingar um okkar umferðarmenningu. Senda þarf	Leikskólar og grunnskólar

Staðsetning	Aðgerð	Ástæður	Hvaðan kom ábending
		umferðarfræðslu á öllum tungumálum.	
Árborg	Í samráði við Samgöngustofu að útbúa bækling um „góða foreldrið“.	Til að auka öryggi barna við grunnskóla og hvetja foreldra til að auka ferðafrelsi barna sinna.	Almenn ábending
Árborg	Útbúa bækling um helstu staði til að skutla og sækja börn og einnig um öruggustu gönguleiðir í skólann.	Til að auka öryggi barna við grunnskóla og hvetja foreldra til að auka ferðafrelsi barna sinna.	Almenn ábending
Árborg	Hafa gott aðgengi gangandi og hjólandi að leikskólum til að auka þátttöku þeirra á vistvænum ferðamáta. Í því samhengi mætti skoða að vera með geymslu fyrir hjólavagna við leikskóla.	Til að auka öryggi við leikskóla.	Almenn ábending

9.4 Almenn verkefni

Staðsetning	Aðgerð	Ástæður	Hvaðan kom ábending
Árborg	Heildstæð úttekt á niðurtektum í sveitarfélaginu. Æskilegt að úttektin taki mið af helstu göngu- og hjólastígum í sveitarfélaginu (sbr. aðalskipulag/hjólreiðaáætlun).	Sem dæmi eru hvassar brúnir á Fossheiði/Kirkjuvegur/Nauthagi. Mikilvægt er að tryggja aðgengi fyrir alla, sérstaklega með tilliti til eldra fólks sem á meiri hættu að slasast alvarlega við fallslys.	FEB, íbúar
Árborg	Gönguleiðir skólabarna og umferðaröryggi við skólalóðir - skoða heildstætt hraðatakmarkandi aðgerðir við skóla	Skólábörn kvarta undan miklum hraða og umferð við skóla í sveitafélaginu. Æskilegt að foreldrar upplifi að öruggt sé fyrir börn að ganga og hjóla sjálf í skólann.	Íbúar, skólábörn og samráðsfundur (fulltrúi skólaráðs)
Árborg	Heildstæð úttekt á sjónlengdum við gatnamót, gangbrautir.	Skoða heildstætt sjónlendar út frá staðsetningu athugasemda íbúa og skólabarna. Tryggja að gróður skyggi ekki, bílastæði, grindverk. T.d. Við Dælengi/Tryggvagata.	Íbúar og skólábörn, slysgreining
Árborg	Heildstæð úttekt á gangbrautum í sveitarfélaginu.	Gæta þess að gangbrautir séu þvert á akstursstefnu. Þar sem gangbraut er yfir götu sem er breiðari en 8 m skal vera 2m miðeyja (aðskilnaður). Gæta þess að lýsing við gangbrautir og þveranir og merkingar séu uppfylltar skv. leiðbeiningum.	Almenn ábending
Árborg	Heildstæð úttekt á hraðatakmarkandi aðgerðum	Gert er ráð fyrir 30 km/klst. hverfum á stórum svæðum í Árborg. Til að tryggja að hraði sé um eða undir 30 km/klst. þurfa að vera hraðatakmarkandi aðgerðir á 75 m fresti. Þetta er ekki raunin á mörgum stöðum.	Íbúasamráð
Árborg	Umferðaröryggisrýna öll ný deiliskipulög sveitafélagsins	Mælt er með að öll ný deiliskipulög fari í umferðaröryggisrýni til að koma í veg fyrir dýrar aðgerðir eftir á. M.a. bílastæði séu rýnd með tillit til aðgengi og öryggi gangandi ásamt	Almenn ábending

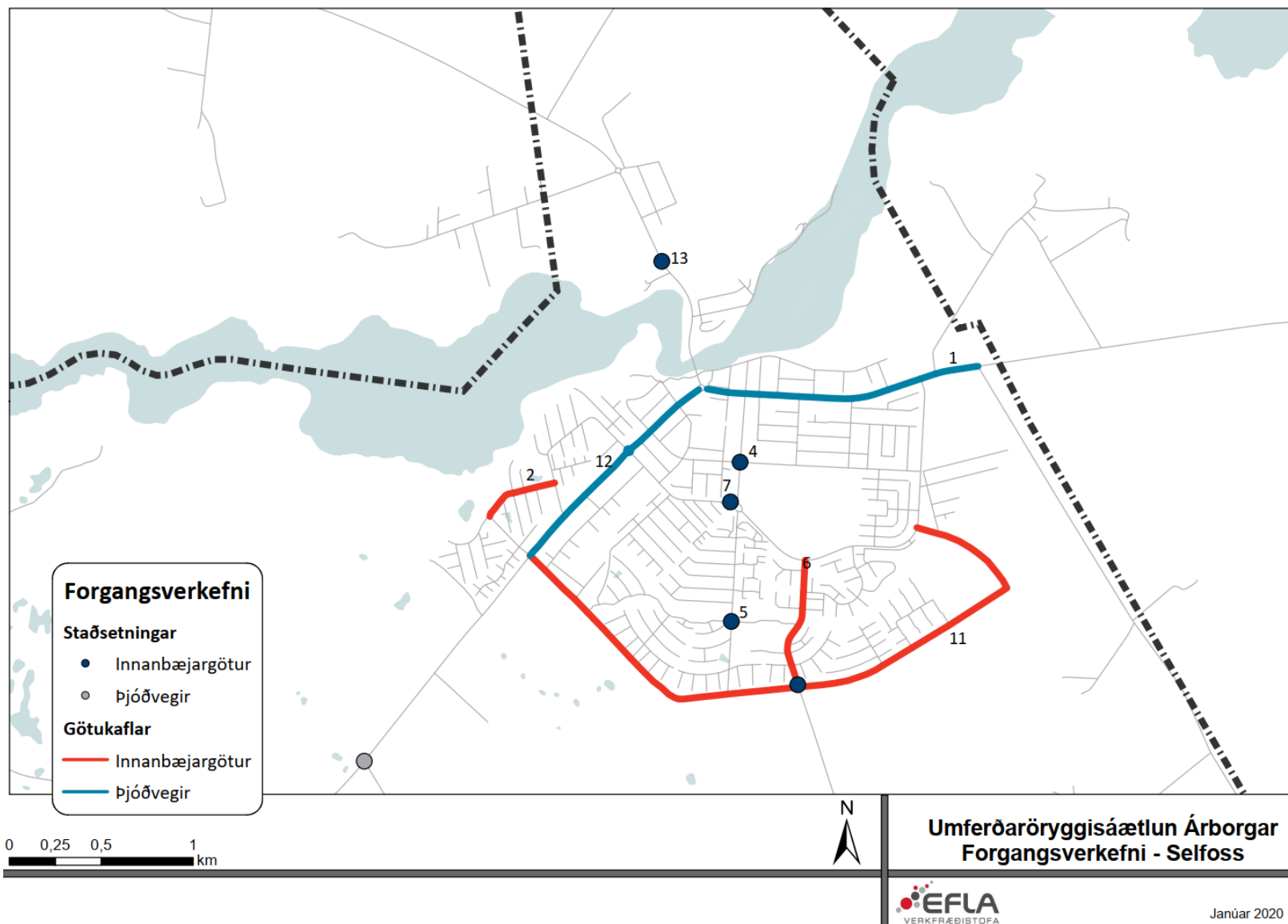
Staðsetning	Aðgerð	Ástæður	Hvaðan kom ábending
		staðsetningu þverana og hraðatakmarkandi aðgerða.	
Árborg	Skoða aðgengi og öryggi við strætó stoppistöðvar	Skoða þarf heildstætt stoppistöðvar og að þær séu aðgengilegar og öruggar fyrir alla.	Vegagerðin
Árborg	Bætt þjónusta fyrir gangandi og hjólandi. Þ.e. betri söndun/söltun göngu og hjólastíga til að bæta meðal annars aðgengi og öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda, þar með talið eldri borgara. Sérstök áhersla á stofnleiðir.	Fallslys eru algengasta ástæða meiriháttar meiðsla meðal hjólandi vegfarenda. Með auknum áherslum á breytingum á ferðavenjum er mikilvægt að tryggja öryggi vegfarendana.	Almenn ábending
Árborg	Greiða leiðin	Skilgreindir verða stígar innan sveitarfélagsins þar sem lögð verður sérstök áhersla á snjómokstur og hálfkuvarnir.	Almenn ábending
Árborg	Úttekt á fallhættum og aðgerðir til að koma í veg fyrir þær.	Fallhættur eru algengustu slysin meðal gangandi og hjólandi vegfarenda og geta oft leitt til alvarlegra áverka.	Almenn ábending

9.5 Forgangsverkefni

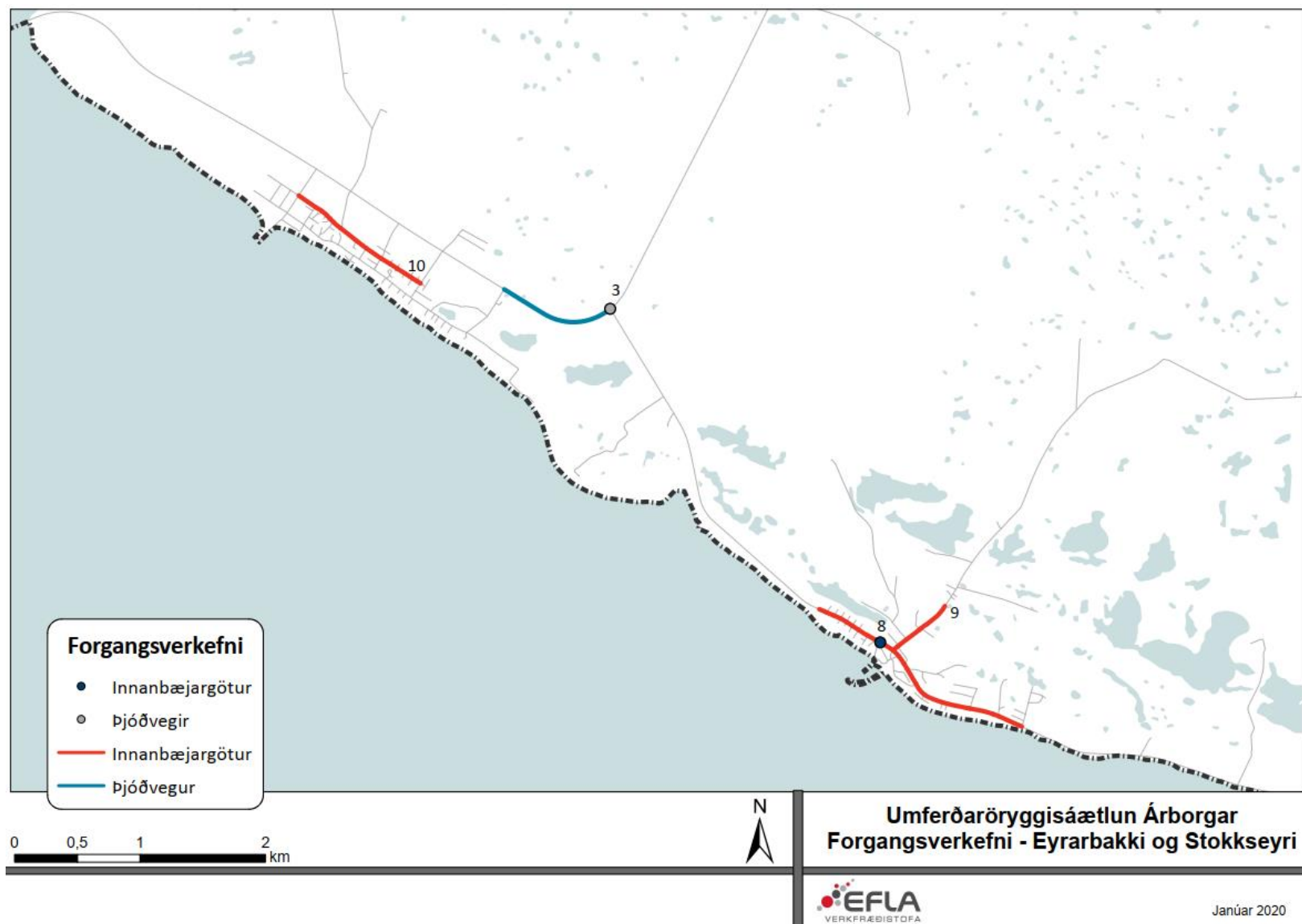
Eftirfarandi verkefni verða forgangsverkefni Árborgar næstu 4 árin til að ná fram bættu umferðaröryggi í sveitarfélaginu. Verkefnin snúa að bættu umferðaröryggi og í sumum tilvikum bættu umferðarflæði og afköstum til að draga úr gegnumakstri um innanbæjargötur. Yfirlitskort sem sýnir staðsetningu forgangsverkefna má sjá á næstu blaðsíðu.

NR. AÐGERÐAR Á KORTI.	STAÐSETNING	AÐGERÐ
1	Austurvegur	Bæta sjónlendir, bæta gönguþveranir, bæta aðgengi gangandi/hjólandi
2	Móavegur	Skoða hvort æskilegt sé að fjarlægja hægri rétt og koma fyrir biðskyldu á hliðargötur og hraðaminnkandi aðgerðum á Móaveg
3	Gaulverjabæjarvegur-Eyrbakkavegur	Skoða gatnamótin með tilliti til sjónlenda leyfilegan hámarkshraða, beygjuradíusa, lýsingar og vegriða.
4	Engjavegur-Tryggvagata	Fjarlægja hægribeygjufrahjáhlau, tryggja sjónlengdir, hækka upp gatnamót.
5	Tryggvagata - Norðurhólar	Hækka upp allar gangbrautir við hringtorg
6	Erlurimi	Hraðatakmarkandi aðgerðir. Rétt útfærsla gönguþverana. Uppbrot í samsíða bílastæði. Tryggja að gangbrautir séu þvert á akstursstefnu (stysta leið)
7	Fossheiði við hringtorg	Fjarlægja innkeyrslu að Krambúð,
8	Stokkseyri – Eyrbraut/Hásteinsvegur	Hraðatakmarkandi aðgerðir á Eyrbraut/ Hásteinsvegi í samræmi við umferðarskipulag sveitafélagsins frá 2013. Loka annarri innkeyrslu sunnan Eyrbrautar móts við skóla. Koma fyrir hraðaminnkandi aðgerðum (upphækkað yfirborð) við skóla. Miðeyjur á gönguþverun á bílastæði skólalóðar.
9	Stokkseyri	Gera skil á leyfilegum hámarkshraða og tryggja að honum sé framfylgt með hraðatakmarkandi aðgerðum. Sem dæmi væri æskilegt að skoða þveranir á Holtsvegi.
10	Eyrbakki	Gera skil á leyfilegum hámarkshraða og tryggja að honum sé framfylgt með hraðatakmarkandi aðgerðum með áherslu á Túngötu.
11	Suðurhólar	Með nýjum deiliskipulagsáföngum syðst í Selfossi er þörf á að skoða Suðurhóla heilstætt með tillit til hraðaminnkandi aðgerða, gönguþverana og nýrra tenginga inn á veginn.
12	Eyrarvegur	Skoða Eyrarveg heildstætt með tillit til öruggra gönguþverana og sjónlenda.
13	Suðurlandsvegur - Fossnes	Stoppistöðin við Olís. Skoða þarf öryggi við þessa fjölförnu stoppistöð almenningsgangna.
	Árborg	Bæta fræðslu foreldra, grunnskóla, leikskóla og til eldri borgara.
	Árborg	Heildstæð úttekt á niðurtektum í sveitarfélaginu. Æskilegt að úttektin taki mið af helstu göngu-og hjólastígum í sveitarfélaginu (sbr. aðalskipulag/hjólreiðaáætlun).
	Árborg	Gönguleiðir skólabarna og umferðaröryggi við skólalóðir - skoða heildstætt hraðatakmarkandi aðgerðir við skóla
	Árborg	Heildstæð úttekt á sjónlengdum og öryggissvæðum við gatnamót, gangbrautir og þveranir.

NR. AÐGERÐAR Á KORTI.	STAÐSETNING	AÐGERÐ
1	Árborg	Bætt þjónusta við gangandi og hjólandi. Þ.e. betri söndun/söltun göngu og hjólastíga til að bæta meðal annars aðgengi og öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda, þar með talið eldri borgara.



MYND 28 Forgangsverkefni umferðaröryggisáætlunar Árborgar á Selfossi.



MYND 29 Forgangsverkefni umferðaröryggisáætlunar Árborgar á Stokkseyri og Eyrarbakka.

9.6 Vísar og eftirfylgni

Mikilvægt er að fylgja eftir áætluninni og geta mælt árangur þeirra aðgerða sem settar eru fram. Til að ná þessu fram er hægt að notast við umferðaöryggisvísa sem tengjast við mismunandi markmið og aðgerðir.

Slíkir vísar nýtast betur við almennar aðgerðir en staðbundnar aðgerðir. Til að meta árangur staðbundinna aðgerða er mikilvægt að nokkur ár líði milli aðgerðar og mat á árangri. Ástæðan fyrir þessu er sú að slysa eru hendingarkennd og því getur það verið hendingin ein að fjöldi slysa falli niður strax eftir aðgerðir. Í raun er það ekki ólíklegt að fjöldi slysa eftir aðgerðir er minni en fyrir aðgerðir þar sem flestir vegfarendur fara gætilegar í aðstæðum sem þeir þekkja síður. Mælt er með að minnst 4 ár líði frá því að aðgerð er framkvæmd þar til árangur hennar er metinn.

Staðsetning	Aðgerð	Vísir
Markmið	Fækka látnum og alvarlega slösuðum að jafnaði um 5% á ári til ársins 2025.	Fjöldi banaslysa til ársins 2025.
Markmið	Engin börn, 14 ára og yngri, látist í umferðinni.	Fjöldi alvarlegra og banaslysa meðal barna eftir slysatagendum.
Markmið	Alvarlega slösuðum og látnum gangandi vegfarendum fækki árlega um 5%.	Fjöldi slysa gangandi vegfarenda með alvarlegum meiðslum.
Markmið	Alvarlega slösuðum og látnum hjólandi vegfarendum fækki árlega um 5%.	Fjöldi slysa hjólandi vegfarenda með alvarlegum meiðslum.
Markmið	Alvarlega slösuðum og látnum öikumönnum fækki árlega um 5%	Fjöldi slysa með alvarlegum meiðslum eftir slysatagendum.
Árborg	Heildstæð úttekt á niðurtektum í sveitarfélaginu. Æskilegt að úttektin taki mið af helstu göngu- og hjólastígum í sveitarfélaginu (sbr. aðalskipulag/hjólreiðaáætlun).	Fjöldi gangbrauta og niðurtekta þar sem farið hefur í framkvæmdir.
Árborg	Gönguleiðir skólabarna og umferðaröryggi við skólalóðir - skoða heildstætt hraðatakmarkandi aðgerðir við skóla	Fjöldi grunnskóla og íþróttamiðstöðva þar sem framkvæmd hefur verið öryggisúttekt á síðustu 5 árum. Hlutfall barna sem ferðast sem gangandi eða hjólandi vegfarandi til skóla og/eða frístunda.
Árborg	Heildstæð úttekt á sjónlengdum og öryggissvæði við gatnamót, gangbrautir og þveranir.	Fjöldi gatnamóta og þverana þar sem framkvæmd hefur verið öryggisrýni og aðgerðaráætlun gerð. Fjöldi kílómetra á stofnbrautum þar sem hliðarsvæði uppfyllir Veghönnunarreglur.
Árborg	Heildstæð úttekt á gangbrautum í sveitarfélaginu.	Fjöldi gangbrauta og þverana þar sem hefur farið fram úttekt á aðstæðum og aðgerðaráætlun gerð.
Árborg	Heildstæð úttekt á hraðatakmarkandi aðgerðum	Fjöldi gangbrauta og mikilvægra þverana þar sem hraði er 30 km/klst. eða minni.
Árborg	Umferðaröryggisrýna öll ný deiliskipulög sveitafélagsins	Fjöldi umferðaröryggisrýna sem framkvæmdar hafa verið á nýrri hönnun og skipulögum.

Staðsetning	Aðgerð	Vísir
Árborg	Skoða aðgengi og öryggi við strætó stoppistöðvar	Fjöldi stoppistöðva þar sem framkvæmd hefur verið öryggisrýni og aðgerðaráætlun gerð.
Árborg	Bætt þjónusta fyrir gangandi og hjólandi. Þ.e. betri söndun/sóltun göngu og hjólastíga til að bæta meðal annars aðgengi og öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda, þar með talið eldri borgara. Sérstök áhersla á stofnleiðir.	Vegalengd göngu og hjólastíga þar sem ekki er búið að ryðja snjó og hálkuverja fyrir t.d. kl. 7:30 á dögum þar sem um er að ræða vetrarfærð.
Árborg	Greiða leiðin	Vegalengd göngu og hjólastíga þar sem ekki er búið að ryðja snjó og hálkuverja fyrir t.d. kl. 7:30 á dögum þar sem um er að ræða vetrarfærð.
Árborg	Úttekt á fallhættum og aðgerðir til að koma í veg fyrir þær.	Fjöldi fallhætta þar sem framkvæmdar hafa verið aðgerðir til að fyrirbyggja slys. Fjöldi kílómetra á hjólreiðarstígum þar sem framkvæmd hefur verið öryggisrýni og aðgerðaráætlun gerð.

10 NIÐURSTÖÐUR

Þetta er í fyrsta skipti sem heilstæð umferðaröryggisáætlun er gerð fyrir Árborg.

Árborg hefur farið í ýmsar greiningavinnu á umferðaröryggi og sem dæmi var farið í heildstætt umferðarskipulag í öllu sveitarfélaginu árið 2013.

Alvarleg slys í Árborg eru að stórum hluta á óvörðum vegfarendum og því var lögð sérstök áhersla á umferðaröryggi óvarinna vegfarenda með sérstaka áherslu á börn og eldra fólk.

Í kafla 9 eru listar yfir verkefni og forgangsröðun þeirra. Verkefni á framkvæmdarlista eru misstór en öll munu þau stuðla að bættu umferðaröryggi í sveitarfélaginu.

Áætlað er að tekið sé tillit til umferðaröryggisáætlunar við gerð árlegra fjárhagsáætlana sveitarfélagsins. Einnig er gert ráð fyrir að áætlunin sé endurnýjuð eftir fimm ár. Mælt er með að samráðshópur hittist eftir tvö – þrjú ár þegar tímabilið er hálfnað til að fara yfir verkefni, vísa og nýjar ábendingar. Í framhaldi fundar er minnisblað sent til sveitarstjórnarmanna til að gefa þeim kost á að fylgjast með framvindu mála.

11 HEIMILDASKRÁ

- Berntman, Monica. 2015. *Fotgängares olyckor och skador i trafikmiljö med fokus på fallolyckor* Trafikverket.
- Björklid, Pia. Mats Gummesson. 2013. *Children's Independent Mobility in Sweden*. Stockholm University og Trafikverket. Borlänge: Trafikverket.
- Gallup. 2019. *Ferðir íbúa á Suðurlandi*. Reykjavík, Ísland: Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið, Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, Vegagerðin, Samgöngustofa og Isavia.
- Gyllencreutz, Lina, Johanna Björnstig, Ewa Rolfman, og Britt Inger Saveman. 2015. „Outdoor pedestrian fall-related injuries among Swedish senior citizens - injuries and preventive strategies“. *Scandinavian Journal of Caring Sciences* 29(2):225–33. doi: 10.1111/scs.12153.
- Stefánsdóttir A.G., Hallgrímsdóttir B., Hallbjörnsson, H. 2017. *Öryggi hjólandi vegfarenda á þjóðvegum landsins*. Rannsóknarsjóður Vegagerðarinnar, Verkís.
- Hjorthol, Randi. 2012. „Transport resources, mobility and unmet transport needs in old age“. *Ageing and Society* 33(7):1190–1211. doi: 10.1017/S0144686X12000517.
- Hjorthol, Randi J., Lena Levin, og Anu Sirén. 2010. „Mobility in different generations of older persons. The development of daily travel in different cohorts in Denmark, Norway and Sweden“. *Journal of Transport Geography* 18(5):624–33. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2010.03.011.
- Hydén, C. 2010. „Trafiksäkerhet“. í *Trafiken i den hållbara staden*, ritstýrt af C. Hydén. Lund, Sweden: Studentlitteratur AB.
- Høye, Alena, Rune Elvik, Michael W. J. Sørensen, og Truls Vaa. 2012. *Trafikksikkerhetshåndboken*. 4. útg. ritstýrt af A. Høye, R. Elvik, M. W. J. Sørensen, og T. Vaa. Oslo, Norway: Transportøkonomiska institutt.
- Jadczak, A. D., Makwana, N., Luscombe-Marsh, N., Visvanathan, R., & Schultz, T. J. (2018). Effectiveness of exercise interventions on physical function in community-dwelling frail older people: an umbrella review of systematic reviews. *JBI Evidence Synthesis*, 16(3), 752-775.
- Johansson, Roger, og Leif Linderholm. 2009. *Rätt fart i staden, hastighetsnivåer i en attraktiv stad*. Trafikverket.
- Krøyer, Höskuldur R. G. 2015a. „Accidents between pedestrians , bicyclists and motorized vehicles : Accident risk and injury severity“. PhD, Lund University.

- Kröyer, Höskuldur R. G. 2015b. „The relation between speed environment, age and injury outcome for bicyclists struck by a motorized vehicle - A comparison with pedestrians“. *Accident Analysis and Prevention* 76. doi: 10.1016/j.aap.2014.12.023.
- Maskína. 2017. *Aksturshegðun Íslendinga*. Reykjavík, Ísland: Samgöngustofa.
- Samgönguráð. 2019. *Umferðaröryggisáætlun 2019-2023*. Reykjavík, Ísland: Samgöngustofa.
- Samgöngustofa.2019a. Börn í bíl. Samgöngustofa, Reykjavík. Sótt af: <https://www.samgongustofa.is/umferd/fraedsla-og-oryggi/fraedslufni/baeklingar/>
- Samgöngustofa.2019b. Öryggi barna í bílum. Samgöngustofa, Reykjavík, . Sótt af vef: <https://www.samgongustofa.is/umferd/fraedsla-og-oryggi/oryggi/born-i-bil/kannanir-a-oryggi-barna-i-bil/>
- Sigþórsson, Haraldur, og Vilhjálmur Hilmarsson. 2014. *Kostnaður umferðarslysa*. Maí 2014. Reykjavík: Háskólinn í Reykjavík og Vegagerðin.
- EFLA. 2019. *Hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólréiðar*. Reykjavík. SSH og Vegagerðin.
- Serra-Prat, M., Sist, X., Domenich, R., Jurado, L., Saiz, A., Roces, A., ... & Papiol, M. (2017). Effectiveness of an intervention to prevent frailty in pre-frail community-dwelling older people consulting in primary care: a randomised controlled trial. *Age and ageing*,46(3), 401-407.
- SKL. 2013. *Varför skjutsar föräldrarna barnen till skolan?* Stockholm, Sweden: Sveriges Kommuner och Landsting.
- Ståhl, A., & Berntman, M. (2007). „Falls in the outdoor environment among older persons—a tool to predict accessibility“. In Proceedings of the 11th International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Disabled Persons.
- Trafikverket. 2020. *VGU råd*. Trafikverket, Stockholm, Sweden.

Viðauki A **SLYSAKORT**