



UMFERÐARÖRYGGISÁÆTLUN ÞINGEYJARSVEITAR

2025-2030



EFLA VERKFRÆÐISTOFA

+354 412 6000 efla@efla.is www.efla.is

SKÝRSLA – UPPLÝSINGABLAÐ

SKJALALYKILL

110464 SKY-001-V02

SKÝRSLUNÚMÉR / SÍÐUFJÖLDI

01/64

VERKEFNISSTJÓRI / FULLTRÚI VERKKAUPA

Ingimar Ingimarsson

VERKEFNISSTJÓRI EFLA

Arna Kristjánsdóttir

LYKILORÐ

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

STAÐA SKÝRSLU

- Í vinnslu
 Drög til yfirlstrar
 Lokið

DREIFING

- Opin
 Dreifing með leyfi verkkaupa
 Trúnaðarmál

TITILL SKÝRSLU

Umferðaröryggisáætlun Þingeyjarsveitar 2025-2030

VERKHEITI

Umferðaröryggisáætlun Þingeyjarsveitar

VERKKAUPI

Þingeyjarsveit

HÖFUNDUR

Arna Kristjánsdóttir, Elín Ríta Sveinbjörnsdóttir og Berglind Hallgrímsdóttir

ÚTDRÁTTUR

Skýrsla um umferðaröryggisáætlun Þingeyjarsveitar.

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

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

ÚTGÁFUSAGA

HÖFUNDUR	DAGS.	RÝNT	DAGS.	SAMÞYKKT	DAGS.
Arna Kristjánsdóttir	16.6.2025	Elín R Sveinbjörnsd.	16.6.2025	Arna Kristjánsdóttir	16.6.2025
Arna Kristjánsdóttir	13.8.2025				

EFNISYFIRLIT

1	INNGANGUR	9
1.1	Framkvæmd og samráð	9
1.2	Umferðaröryggismarkmið stjórnvalda	10
2	STÖÐUMAT OG GREININGARVINNA	12
2.1	Slysagreining	12
2.2	Þróun íbúafjölda	13
2.3	Þróun umferðar	13
2.4	Þróun umferðarslysa 2014-2023	14
2.4.1	Þróun slysa	14
2.4.2	Tegund slysa	16
2.4.3	Aldur og þjóðerni	17
2.5	Staðsetning umferðarslysa 2019-2023	19
2.5.1	Slysakostnaður	21
3	AKANDI VEGFARENDUR	23
3.1	Laugar	23
3.2	Reykjahlíð	23
3.3	Þjóðvegir - vegir Vegagerðarinnar	24
3.3.1	Öryggissvæði	26
3.4	Umferðarhraði	27
3.4.1	Leyfilegur hámarkshraði og hraðakstur	27
3.4.2	Hraðatakmarkandi aðgerðir	29
3.5	Vegamót	29
3.6	Þéttbýlishlíð	30
3.7	Ferðamenn	31
4	ÓVARÐIR VEGFARENDUR	33
4.1	Staðsetning slysa 2019 – 2023	33
4.2	Hraði í slysum við óvarða vegfarendur	34
4.3	Umferðaröryggi barna sem óvarðir	35
4.4	Umferðaröryggi eldra fólks sem óvarðir	36
4.5	Umferðaröryggi hestafólk	38
4.6	Almenningssamgöngur	38
4.6.1	Skólaakstur	38
4.6.2	Núverandi leiðarkerfi almenningssamgangna	39
5	ÍBÚASAMRÁÐ	41
6	FRÆÐSLA OG HVATNING	44
6.1	Leikskólar	44
6.2	Grunnskólar	45
6.3	Aðrar menntastofnanir	45
7	MARKMIÐ OG ÁHERSLUATRÍÐI	48
8	FRAMKVÆMDAÁÆTLUN OG FORGANGSVERKEFNI	49
8.1	Forgangsverkefni	49

8.1.1	Aðgerðir innan þéttbýlis	49
8.1.2	Aðgerðir á þjóðvegum	52
8.1.3	Almennar aðgerðir og fræðsla*	53
8.2	Vísar og eftirfylgni	54
9	LOKAORÐ	55
10	HEIMILDASKRÁ	56
VIÐAUKI A - FUNDARGERÐ FRÁ FUNDI SAMRÁÐSHÓPS		58
VIÐAUKI B - ALLAR AÐGERÐIR		59

MYNDASKRÁ

MYND 1	Þróun í íbúafjölda í Þingeyjarsveit frá 2014 til 2023. _____	13
MYND 2	Þróun umferðar á Þjóðvegi 1 um Þingeyjarsveit á árunum 2014 til 2023. _____	13
MYND 3	Þróun umferðar á Þjóðvegi 1 (y-ás til hægri) og fjölda umferðarslysa (y-ás til vinstri) eftir alvarleika í Þingeyjarsveit á árunum 2014-2023 (x-ás). _____	14
MYND 4	Fjöldi slysa með meiðslum ásamt þróun umferðar á Þjóðvegi 1 í Þingeyjarsveit, fyrir árin 2014-2023. _____	15
MYND 5	Fimm ára meðaltal í fjölda slysa í Þingeyjarsveit. Öll umferðarslys til vinstri og umferðarslys með meiðslum til hægri. _____	16
MYND 6	Hlutfall milli tegund umferðarslysa í Þingeyjarsveit á árunum 2014-2023. Öll umferðarslys til vinstri og slys með meiðslum til hægri. _____	16
MYND 7	Þróun í fjölda slysa með meiðslum í Þingeyjarsveit árin 2014-2023, eftir tegund slysa. _____	17
MYND 8	Aldursdreifing þeirra sem slösuðust í umferðarslysi í Þingeyjarsveit á árunum 2014 – 2023. _____	18
MYND 9	Til vinstri: Fjöldi slasaðra eftir ríkisfangi sem slösuðust í umferðarslysi í Þingeyjarsveit, árin 2014-2023. Til hægri: Þróun umferðar og fjöldi slasaðra erlendra ríkisborgara, árin 2014-2023. _____	19
MYND 10	Staðsetning umferðarslysa eftir alvarleika innan Þingeyjarsveit á árunum 2019-2023. _____	20
MYND 11	Hlutfall milli tegund umferðarslysa með meiðslum í Þingeyjarsveit, árin 2019-2023. _____	20
MYND 12	Staðsetning og tegund umferðarslysa með meiðslum í Þingeyjarsveit, árin 2019-2023. _____	21
MYND 13	Staðsetning umferðarslysa við Laugar, á árunum 2019-2023, eftir alvarleika til hægri og eftir tegund til hægri. _____	23
MYND 14	Staðsetning umferðarslysa við Reykjahlíð, á árunum 2019-2023, eftir alvarleika til hægri og eftir tegund til hægri. _____	24
MYND 15	Alvarleiki og staðsetning umferðarslysa á Vegagerðarvegum innan Þingeyjarsveitar, á árunum 2019-2023. _____	25
MYND 16	Staðsetning umferðarslysa með meiðslum, eftir tegund þeirra á Vegagerðarvegum innan Þingeyjarsveitar á árunum 2019-2023. _____	26
MYND 17	Leyfilegur hámarkshraði vega í Þingeyjarsveit. _____	28
MYND 18	Mögulegur hraðaakstur út frá fljótandi ökutækjagögnum (TomTom). _____	28
MYND 19	Til vinstri: Þéttbýlismarki. Til hægri: Leyfilegur hámarkshraði. _____	31
MYND 20	Þéttbýlishlíð ásamt sveigju á veg með miðeyju. Efri myndin sýnir æskilega útfærslu þéttbýlishlíða og neðri myndin sýnir þéttbýlishlíð við Laugar _____	31
MYND 21	Slys á óvörðum vegfarendum (gangandi og hjólandi) í sveitarfélaginu á árunum 2019-2023. _____	34
MYND 22	Tillögur að aðgerðum við gatnamót Múlavegar-Hlíðavegar í Reykjahlíð. <i>Loftmynd: map.is</i> _____	36
MYND 23	Reiðleiðir í Þingeyjarsveit. Núverandi reiðleiðir eru táknaðar með rauðu og leiðir á skipulagi eru táknaðar með grænu. Heimild: map.is/lh. _____	38
MYND 24	Aðstæður við aðkomu Þingeyjarskóla. Rútustæði er merkt með rauðum kassa, tillaga að göngustíg meðfram rútustæðum með appelsínugulu og tillaga að staðsetningu gönguþverunar er merkt með fjólubláu. _____	39
MYND 25	Almenningssamgöngur um Þingeyjarsveit. <i>Heimild: Strætó.</i> _____	40
MYND 26	Athugasemdir íbúa Þingeyjarsveitar (nr.1) um umferðaröryggi. Staðsetning og flokkur. _____	42
MYND 27	Athugasemdir íbúa Þingeyjarsveitar (nr.1) um umferðaröryggi. Staðsetning og flokkur. _____	42
MYND 28	Notkun öryggisbúnaðar barna í bílum eftir þéttbýliskjörnum árið 2023 _____	45
MYND 29	Ökumenn og farþegar sem eiga það til að sleppa því að notast við bílbelti eftir aldursflokkum. _____	46
MYND 30	Viðhorf fólks til þess að aka yfir leyfilegum hámarkshraða innanbæjar undanfarin ár. _____	46

MYND 31 Niðurstöður könnunar um hversu ásættanlegt fólki finnst að aka eftir að hafa smakkað áfengi (vinstri) og að eiga við símann sinn á meðan á akstri stendur (hægri).	47
MYND 32 Aðgerðir sem eru í fyrsta forgangi innan þéttbýlis Reykjahlíðar. Staðbundnar aðgerðir táknaðar með punkt og aðgerðir fyrir vegkafla táknað með línu.	51
MYND 33 Aðgerðir sem eru í fyrsta forgangi innan þéttbýlis Lauga. Staðbundnar aðgerðir táknaðar með punkt og aðgerðir fyrir vegkafla táknað með línu	51
MYND 34 Aðgerðir sem eru í fyrsta forgangi utan þéttbýlis. Staðbundnar aðgerðir táknaðar með punkt og aðgerðir fyrir vegkafla táknað með línu	53

TÖFLUSKRÁ

TAFLA 1 Tegund og alvarleiki umferðarslysa á Vegagerðarvegum árin 2019-2023 í Þingeyjarsveit.	25
TAFLA 2 Æskileg fjarlægð milli hraðatakmarkandi aðgerða með tilliti til leyfilegs hámarkshraða.	29
TAFLA 3 Fjöldi nemenda og hlutfall þeirra sem nýta skólaakstur í grunnskólum Þingeyjarsveitar.	36
TAFLA 4 Athugasemdir sem bárust í íbúasamráði Þingeyjarsveitar varðandi umferðaröryggi, í janúar/febrúar 2025.	43
TAFLA 5 Umferðaröryggis vísar til að mæla árangur umferðaröryggisáætlunar og meta hvort markmiðum hafi verið náð.	54

1 INNGANGUR

Á hverju ári slasast fjöldi fólks í umferðarslysum á Íslandi, þar af nokkrir alvarlega og sumir með banvænum afleiðingum. Hægt er að sporna við umferðarslysum á ýmsa vegu, en til að ná árangri skiptir miklu máli að greina undirliggjandi orsakir. Markmið slíkrar vinnu er tvíþætt, annars vegar að fyrirbyggja slys og hins vegar að draga úr alvarleika þeirra þegar þau eiga sér stað.

Í umferðaröryggisáætlun eru markmið sveitarfélagsins í umferðaröryggismálum fyrir næstu fimm ár skilgreind. Þar er einnig greint frá helstu vandamálum og settar fram aðferðir og aðgerðir til að draga úr slysum eða koma í veg fyrir að þau eigi sér stað. Með umferðaröryggisáætlun getur vinna sveitarfélagsins orðið markvissari með aðstoða við ákvörðunartöku og forgangsroðun aðgerða.

Þingeyjarsveit hefur ákveðið að gera umferðaröryggisáætlun og var óskað eftir aðstoðar EFLU við gerð áætlunarinnar fyrir sveitarfélagið. Þetta er í annað skipti sem heildstæð umferðaröryggisáætlun er gerð fyrir sveitarfélagið.

Markmið með umferðaröryggisáætlunarinnar er að

- Greina stöðu umferðaröryggis og hvaða vandamál sveitarfélagið stendur frammi fyrir.
- Skoða orsakir og umfang slysa og skapa grunn að aðgerðaáætlun.
- Búa til aðgerðaráætlun sem er liður í því að, fækka slysum, bæta aðgengi að öllum fararmátum og auka lífsgæði íbúa í Þingeyjarsveit sem og annarra sem ferðast um sveitarfélagið.

1.1 Framkvæmd og samráð

Verkefnisstjóri fyrir hönd Þingeyjarsveitar er Ingimar Ingimarsson. Haldnir voru tveir samráðsfundir með fulltrúum Vegagerðarinnar, Samgöngustofu, Lögreglunni o.fl. Að vinnunni komu eftirfarandi aðilar:

- Ingimar Ingimarsson, Þingeyjarsveit
- Ragnheiður Jóna Ingimarsdóttir, Þingeyjarsveit
- Rúna Ásmundsdóttir, Vegagerðin
- Hulda Rós Bjarnadóttir, Vegagerðin/almenningsamgöngur
- Gunnar Geir Gunnarsson, Samgöngustofa
- Hreiðar Hreiðarsson, Lögreglan

- Benedikt Barðason, fulltrúi framhaldsskólans á Laugum
- Valgerður Jósefsdóttir, fulltrúi leikskóla- og skóilastarfs (Þingeyjarskóla)
- Sunna Sæmundsdóttir, fulltrúi foreldraráðs (Þingeyjarskóla)
- Egill Freysteinnsson, fulltrúi eldri borgara
- Arnar Ingi Sæþórsson, fulltrúi hestafólks
- Kristinn Haraldsson, fulltrúi ferðaþjónustunnar
- Arna Kristjánsdóttir, EFLA
- Berglind Hallgrímsdóttir, EFLA
- Elín Ríta Sveinbjörnsdóttir, EFLA

Undir lok árs 2024 var EFLU verkfræðistofu falið að vinna umferðaröryggisáætlun fyrir sveitarfélagið.

Í febrúar 2025 auglýsti Þingeyjarsveit á heimasíðu sinni eftir ábendingum frá íbúum um hvernig bæta megi umferðaröryggi í sveitarfélaginu. Þann 30. janúar 2025 var haldinn fyrsti samráðsfundur með samráðshóp þar sem farið var yfir fyrstu drög að slysgreiningu og ábendingar fengnar frá samráðsaðilum. Þann 10. júní 2025 var síðari samráðshópur haldinn þar sem farið var yfir áætlunina og í kjölfarið var áætlunin send til yfirlestrar til sveitarfélagsins. Áætlunin var samþykkt þann 8. júlí 2025 hjá skipulagsnefnd og staðfest í sveitarstjórn þann 11. september 2025.

1.2 Umferðaröryggismarkmið stjórnvalda

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

- Ísland verði í hópi fimm bestu Evrópuþjóða hvað varðar fjölda látinna í umferð á hverja 100.000 íbúa
- Látnum og alvarlega slösuðum fækki að jafnaði um 5% á ári til ársins 2038
- Slysakostnaður á hvern ekinn km. lækki að jafnaði um 5% á ári til ársins 2038.

Undirmarkmið umferðaröryggisáætlunar stjórnvalda eru að [1] :

- Engin börn, 14 ára og yngri, látist í umferðinni.
- Ekki verði banaslys sem rekja má til vanrækslu á notkun öryggisbelta.
- Alvarlegum slysum og banaslysum vegna ölvunar- og fíkniefnaaksturs fækki árlega um 5%.
- Ungum ökumönnum, 17–20 ára, sem eiga aðild að alvarlegum slysum og banaslysum fækki árlega um 5%.
- Eldri ökumönnum, 70 ára og eldri, 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 vegfarendum á hjóli eða á rafhjólum 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%.

Þingeyjarsveit er stærsta sveitarfélag landsins að flatarmáli og nær yfir um 12.000 km². Vegna umfangs svæðisins og dreifingar umferðar skiptir hlutfall umferðarslysa í sveitarfélaginu miklu máli í samhengi við tölur á landsvísu. Aukið öryggi í sveitarfélaginu er því mikilvægur þáttur til að ná landsmarkmiðum stjórnvalda um umferðaröryggi. Því er mikilvægt að umferðaröryggisáætlun Þingeyjarsveitar styðji við þau markmið sem stjórnvöld hafa sett sér í umferðaröryggismálum.

2 STÖÐUMAT OG GREININGARVINNA

Áherslan í umferðaröryggi undanfarna áratugi 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 er að koma í veg fyrir öll slys þar sem allir gera mistök. Því er önnur grundvallarhugsun núllsýnar sú að samgöngukerfið á því að vera hannað þannig að mistök valdi sem minnstum afleiðingum [3]. Því segir í umferðaröryggiaætlun stjórnvalda Íslands að við skipulag, hönnun og gerð umferðarmannvirkja beri að taka mið af því að mannleg mistök eru óhjákvæmileg [1]. Til að ná þessum markmiðum er því mikilvægt að aðgerðir miði bæði að því að koma í veg fyrir slys og milda afleiðingar þeirra. Til að fækka alvarlegum/banalslysum og slysum með litlum meiðslum er þróun í fjölda slysa og staðsetning þeirra mikilvægur þáttur í að vita hvar sé best að einbeita sér að og hvernig.

2.1 Slysagreining

Öll greiningarvinna byggir á skráðum slysum í Þingeyjarsveit, frá árinu 2014-2023 úr umferðarslysaskráningu Samgöngustofu.

Vert er að benda á skráning umferðarslysa í sveitarfélaginu byggir eingöngu á gögnum frá lögreglu. Vegna þessa sýna rannsóknir á umferðarslysum að einhver vanskráning er á þeim sem slasast í umferðinni. Sérstaklega eru slysin sem ekki tengjast ökutækjum [2], eins og fallslys hjólréiðafólks, árekstrar milli hjólandi og gangandi eða fallslys gangandi vegfarenda, líklegri til að vera vanskráð. Þá má einnig gera ráð fyrir að einhver vanskráning gæti verið á tilvikum þar sem aðeins varð eignatjón og ekki var kallað til lögreglu.

Almennt er umferðarslysum skipt í fjóra flokka; banalslys, alvarleg slys, slys með litlum meiðslum og óhöpp án meiðsla (eignartjón). Slys án meiðsla eru þó ekki forgangsatriði þegar kemur að umferðaröryggi, en geta gefið góðar vísbendingar um það hvar séu vandamál.

SKILGREINING UMFERÐARSLYSA [27]

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

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

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

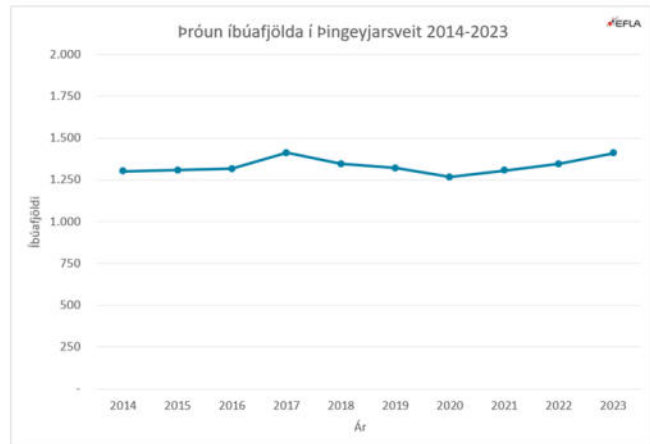
Slys með litlum meiðslum: Annars flokks meiðsl, svo sem tognun, liðskekkja eða mar. Fólk sem kvartar um lost (taugaáfall) en hefur ekki orðið fyrir öðrum meiðslum, ber ekki að telja nema það hafi greinileg einkenni losts (taugaáfalls) og hafi hlotið lækni meðferð samkvæmt því.

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

Einnig er mikilvægt að minnast á það að banaslys eru tiltölulega fá í samræmi við önnur slys. Til að þau hverfi ekki í samanburði við önnur slys í greiningarvinnunni, eru banaslys og alvarleg slys sameinuð í einn flokk.

2.2 Þróun íbúafjölda

Þegar meta á þróun umferðarslysa er mikilvægt að skoða hana í samhengi við þróun annarra þátta innan sveitarfélagsins, svo sem breytingar á íbúafjölda. Tölur frá Hagstofu Íslands sýna að frá árinu 2014 hefur íbúafjöldi í sveitarfélaginu aukist lítillega, úr 1.300 íbúum í 1.400 árið 2023 (Mynd 1). Þetta samsvarar um 8% aukningu íbúa sveitarfélagsins yfir 10 ára tímabil.

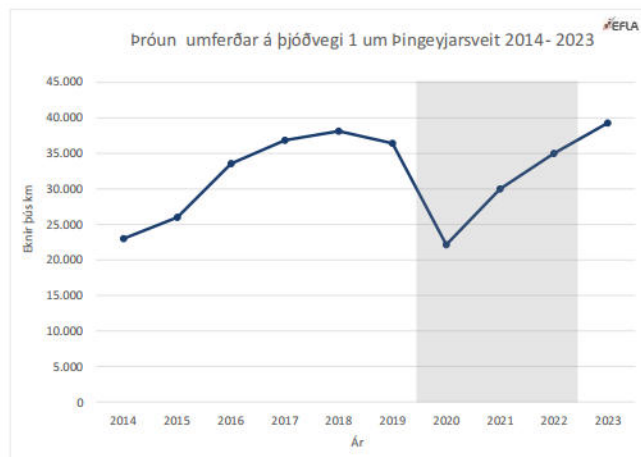


MYND 1 Þróun í íbúafjölda í Píngeyjarsveit frá 2014 til 2023.

Athuga skal að árið 2021 sameinuðust tvö sveitarfélög, Skútustaðahreppur og Píngeyjarsveit, og er íbúafjöldi frá 2014-2021 sýndur fyrir bæði sveitarfélögin.

2.3 Þróun umferðar

Annar þáttur sem er mikilvægt að horfa til samhliða þróun slysa er þróun umferðar í sveitarfélaginu. Tekin var saman þróun umferðar á þjóðvegi 1, sem liggur um Píngeyjarsveit á árunum 2014-2023. Kaflinn sem um ræðir, er um 100 km langur og liggur frá Fnjóskadalssvegi (nr. 835) að Jökulsá á Fjöllum. Umferðartölur frá Vegagerðinni sýna talsverða aukningu í umferð á þjóðveginum á árunum 2014-2019 (Mynd 2). Hins vegar varð töluverð minnkun í umferð þegar Covid-19 heimsfaraldurinn gekk yfir árið 2020 en hefur aftur aukist á síðastliðnum þremur árum.



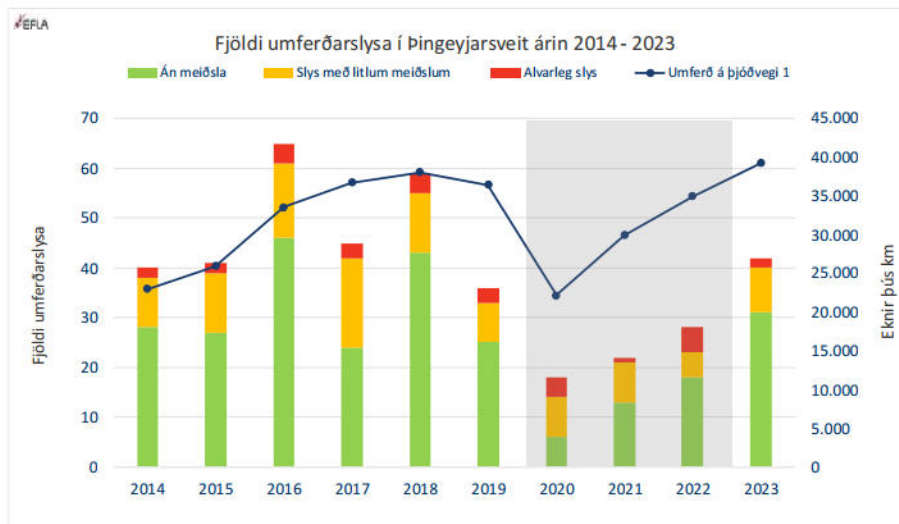
MYND 2 Þróun umferðar á þjóðvegi 1 um Píngeyjarsveit á árunum 2014 til 2023.

2.4 Þróun umferðarslysa 2014-2023

Gögn frá 2014 til 2023 voru notuð til að greina þróun slysa og alvarleika þeirra. Þegar kemur að staðsetningu slysa er mælt með að skoða ekki lengri tíma en fimm ár, þar sem umhverfið getur breyst mikið. Þess vegna var staðsetning slysa skoðuð fyrir tímabilið 2019 til 2023.

2.4.1 Þróun slysa

Á tímabilinu 2014-2023 urðu samtals 396 skráð umferðarslys innan Þingeyjarsveitar. Þar af voru um 30 alvarleg slys (þar af eitt banaslys árið 2022), 105 með litlum meiðslum og 261 óhöpp án meiðsla. Að meðaltali eru um 40 umferðarslys í sveitarfélaginu á ári á tímabilinu, þar af tæplega 14 með meiðslum. Mynd 3 sýnir þróun umferðarslysa og þróun umferðar á Þjóðvegi 1 í Þingeyjarsveit á 10 ára tímabilinu.

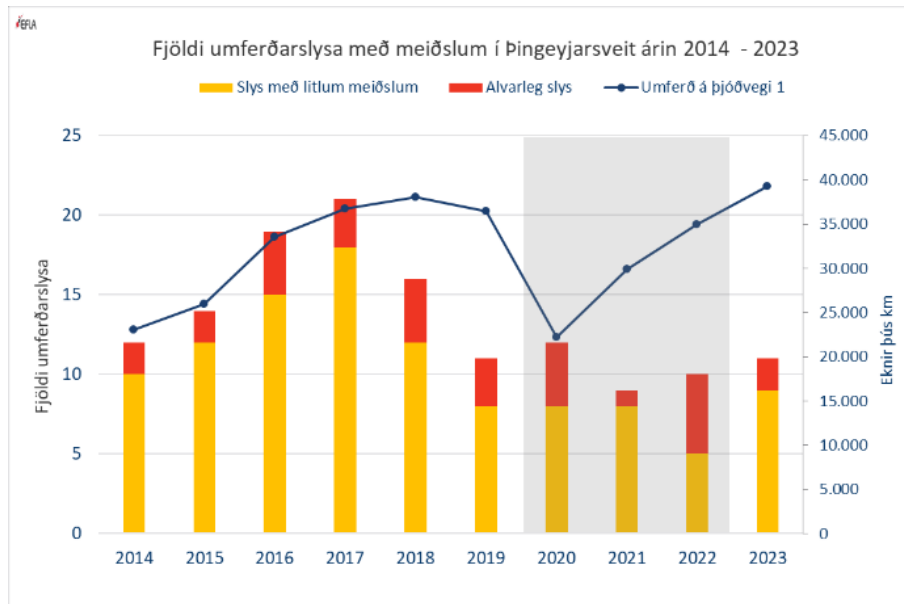


MYND 3 Þróun umferðar á Þjóðvegi 1 (y-ás til hægri) og fjölda umferðarslysa (y-ás til vinstri) eftir alvarleika í Þingeyjarsveit á árunum 2014-2023 (x-ás).

Umferðarslysum fór fækkandi á árunum 2019-2022 en erfitt er að horfa til þeirra ára með tilliti til Covid-19 heimsfaraldursins. Þá má einnig nefna að árið 2019 var eitt af þeim betri á landsvísu, hvað umferðaröryggi varðar. Á myndinni er búið að skyggja tölur fyrir árin 2020-2022 vegna áhrifa heimsfaraldursins en sömu þróun má sjá á landsvísu, þ.e. fækkun umferðarslysa á þeim tíma.

Þegar horft er á þróun umferðar á Þjóðvegi 1 um sveitarfélagið, sést að samband er á milli þróun umferðarslysa og þróun umferðar. Hins vegar er ekki hægt að sjá að þróun fjölda íbúa sé í samræmi við þróun slysa.

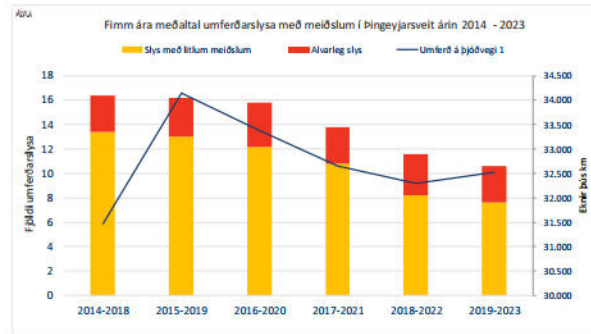
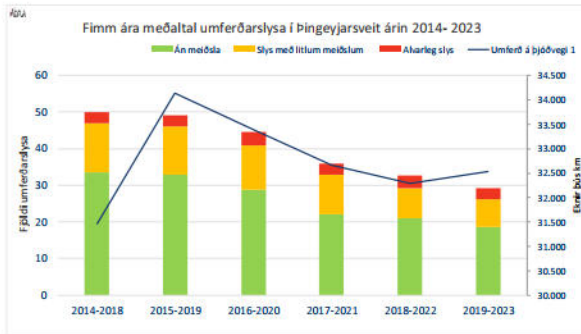
Meirihluti slysa eru án meiðsla og lítill hluti þeirra eru meiriháttar slys. Mynd 4 sýnir þróun í fjölda slysa með meiðslum (litlum og alvarlegum/banaslys).



MYND 4 Fjöldi slysa með meiðslum ásamt þróun umferðar á þjóðvegi 1 í Þingeyjarsveit, fyrir árin 2014-2023.

Að meðaltali urðu um 14 umferðarslys á ári með meiðslum í sveitarfélaginu, þar af 3 alvarleg slys. Flest slys með meiðslum áttu sér stað árið 2017 eða 21 slys, þar af þrjú alvarleg. Á tíu ára tímabilinu varð eitt banaslys, þegar ekið var á barn að leik á akbraut. Fjölgun varð meðal alvarlegra slysa á árunum 2014-2017 og helst það í takt við aukningu í umferð á þjóðvegi 1. Hins vegar varð fækkun meðal alvarlegra slysa á árunum 2018 og 2019 sem helst í stað yfir Covid-19 árin 2020-2022. Alvarlegum slysum hefur ekki farið fjölgandi í takt við aukningu umferðar á þjóðvegi 1 á síðastliðnum þremur árum.

Slys og óhöpp eru handhófskennd og fjöldi slysa getur breyst mikið milli ára og því getur verið erfitt er að sjá hver þróun hefur orðið í fjölda þeirra. Til að draga fram þessa þróun var notast við 5 ára meðaltal til þess að draga betur fram þróun í fjölda slysa og draga er úr vægi skammtímasveifla. Mynd 5 sýnir fimm ára meðaltal allra umferðarslysa til vinstri og slysa með meiðslum til hægri. Aftur hafa Covid-19 árin (2020-2022) áhrif á niðurstöðurnar en þó virðist sem að slysum sé almennt að fækka í sveitarfélaginu.

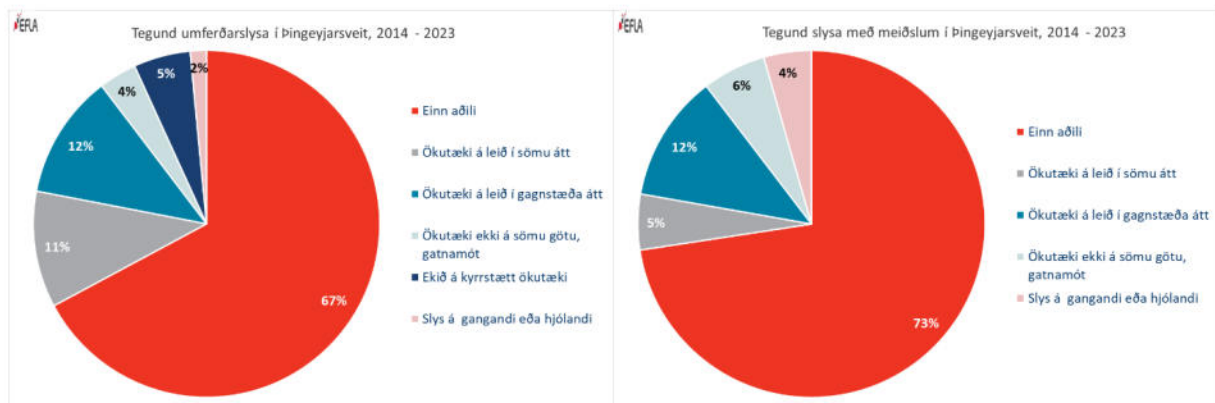


MYND 5 Fimm ára meðaltal í fjölda slysa í Þingeyjarsveit. Öll umferðarslys til vinstri og umferðarslys með meiðslum til hægri.

Þegar þróunin er tekin saman sést að fjöldi slysa með meiðslum hefur farið fækkandi úr um 3 á ári, árin 2014 – 2018 í um 2 á ári, fyrir árin 2019-2023. Samt sem áður eru slysin fá og því erfitt að draga miklar ályktanir frá þeim. Mikilvægt er að fylgst verði með þróuninni á næstu árum og hvort fækkun slysa sé hending eða ekki.

2.4.2 Tegund slysa

Algengasta tegund umferðarslysa síðastliðin 10 ár í Þingeyjarsveit eru einslys meðal akandi vegfarenda, sem eru 67% allra umferðarslysa í sveitarfélaginu. Einslys eru slys þar sem einn aðili á hlut í slysinu, til dæmis útafaksturs eða þegar ekið er á fastan hlut á akbraut, sjá Mynd 6. Með tilliti til þess er mikilvægt að hugað sé að staðsetningu vegriða, halla fláa og hæð og fjarlægð í skeringar við vegkanta.

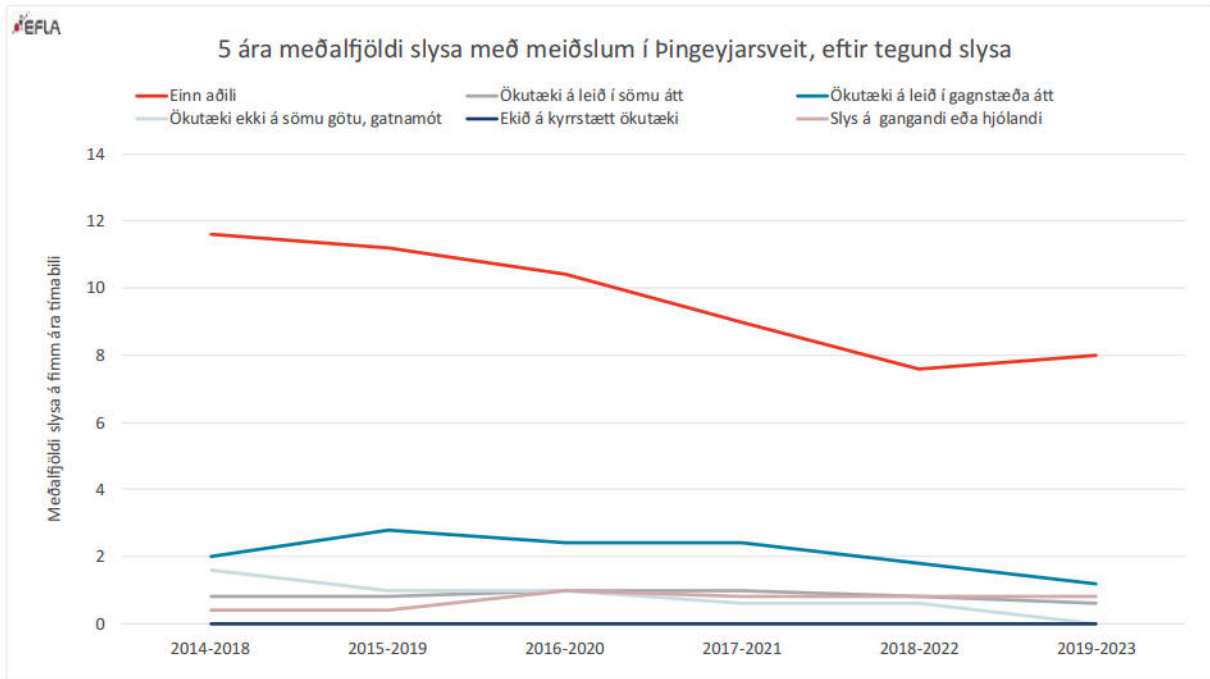


MYND 6 Hlutfall milli tegund umferðarslysa í Þingeyjarsveit á árunum 2014-2023. Öll umferðarslys til vinstri og slys með meiðslum til hægri.

Næst algengustu umferðarslysin eru þegar ökutæki á leið í gagnstæða átt og ökutæki á leið í sömu átt lenda saman. Almenn er talið að alvarlegustu slysin verða þegar ökutæki úr gagnstærði átt lenda saman en af öllum slysum með meiðslum eru það í 12% tilvika. Í Þingeyjarsveit eru einungis 4% slysa

með meiðsli á óvörðum vegfarendum. Sex slys á óvörðum vegfarendum voru í sveitafélaginu á árunum 2014-2023, þar af var 1 banaslys, 3 með alvarleg meiðsl og 2 með minniháttar meiðslum.

Á mynd 7 má sjá þróun slysa með meiðslum eftir tegund, þar sem tekið er 5 ára meðaltal.



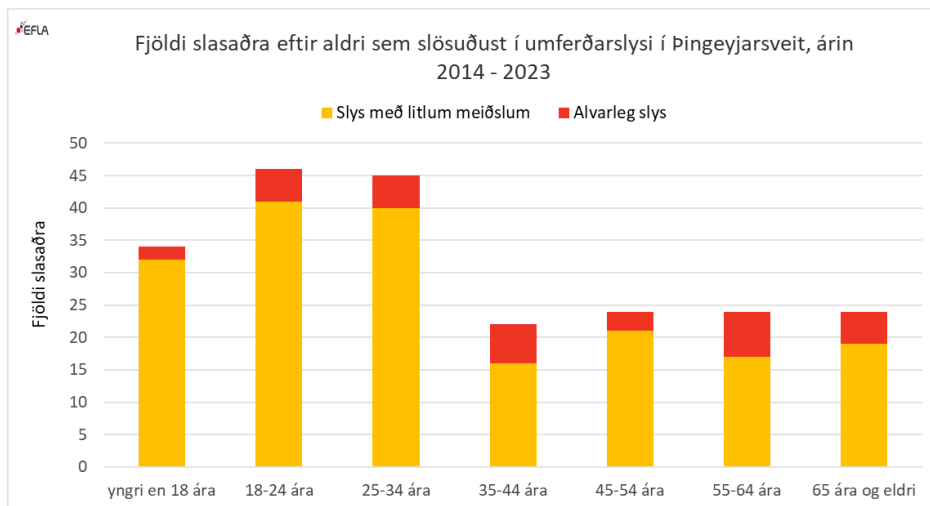
MYND 7 Þróun í fjölda slysa með meiðslum í Pingeyjarsveit árin 2014-2023, eftir tegund slysa.

Fimm ára meðaltal umferðarslysa sýnir að slys þar sem einn aðili á í hlut fer fækkandi á milli tímabila (rauð lína). Þróunin bendir einnig til þess að slysum þar sem ökutæki koma úr gagnstæðri átt fari einnig fækkandi en önnur slys standi í stað. Hins vegar með tilliti til þess hve fá slysin eru, að meðaltali 1-2 á ári, er erfitt að leggja mat á orsakir þróunarinnar og hvort hún sé hendingar háð eða ekki.

2.4.3 Aldur og þjóðerni

Fjöldi þeirra sem slösuðust í umferðarslysi á árunum 2014-2023 í Pingeyjarsveit voru 219¹ manns. Aldursdreifing þeirra sem slösuðust í umferðarslysi má sjá á Mynd 8.

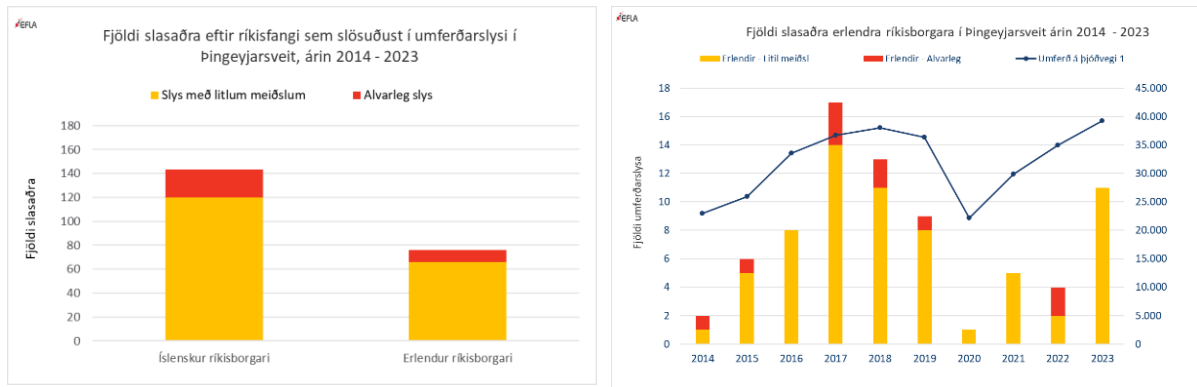
¹ Tekið er mið af öllum þeim aðilum sem slasast í slysunum á tímabilinu. Aðilar eru fleiri en slysin sjálf, þar sem margir geta slasast í einu slysi.



MYND 8 Aldursdreifing þeirra sem slösuðust í umferðarslysi í Þingeyjarsveit á árunum 2014 – 2023.

Algengast er að fólk á aldrinum 18-24 og 25-34 ára slasist í umferðarslysum í Þingeyjarsveit og þar á eftir börn yngri en 18 ára. Niðurstöðurnar sýna að fólk yngra en 35 er tæplega 60% allra sem slösuðust í umferðarslysi á tímabilinu. Borið saman við öll slys á landsvísu árið 2024 þá er hlutfall slasaðra einstaklinga undir 36 ára í slysum 57% [2]. Þegar niðurstöðurnar slysgreiningar fyrir Þingeyjarsveit eru rýndar enn frekar kemur í ljós að stór hluti af þeim er á aldrinum 17 til 19 ára, eða tæplega fimmtungur allra sem slösuðust (17%) og lang flest slysin voru einslys meðal akandi vegfarenda (84%).

Á síðustu árum hefur ferðamannastraumur til Íslands aukist verulega. Áður en COVID-19 heimsfaraldurinn skall á, hafði fjöldi ferðamanna farið úr um 1,3 milljónum árið 2010 í nærri 2,3 milljónir árið 2024 [3]. Í því samhengi er áhugavert að skoða þjóðerni slasaðra einstaklinga í Þingeyjarsveit og þróun í fjölda þeirra. Á Mynd 9 til vinstri sýnir fjölda slasaðra eftir ríkisfangi og voru tæplega 35% þeirra sem slösuðust í umferðarinni með erlent ríkisfang. Þegar þróun í fjölda slasaðra erlendra ríkisborgara er skoðuð, sést greinilegt samspil á milli þeirra og þróun umferðar á þjóðvegi 1 (Mynd 9 til hægri).



MYND 9 Til vinstri: Fjöldi slasaðra eftir ríkisfangi sem slösuðust í umferðarslysi í Þingeyjarsveit, árin 2014-2023. Til hægri: Þróun umferðar og fjöldi slasaðra erlendra ríkisborgara, árin 2014-2023.

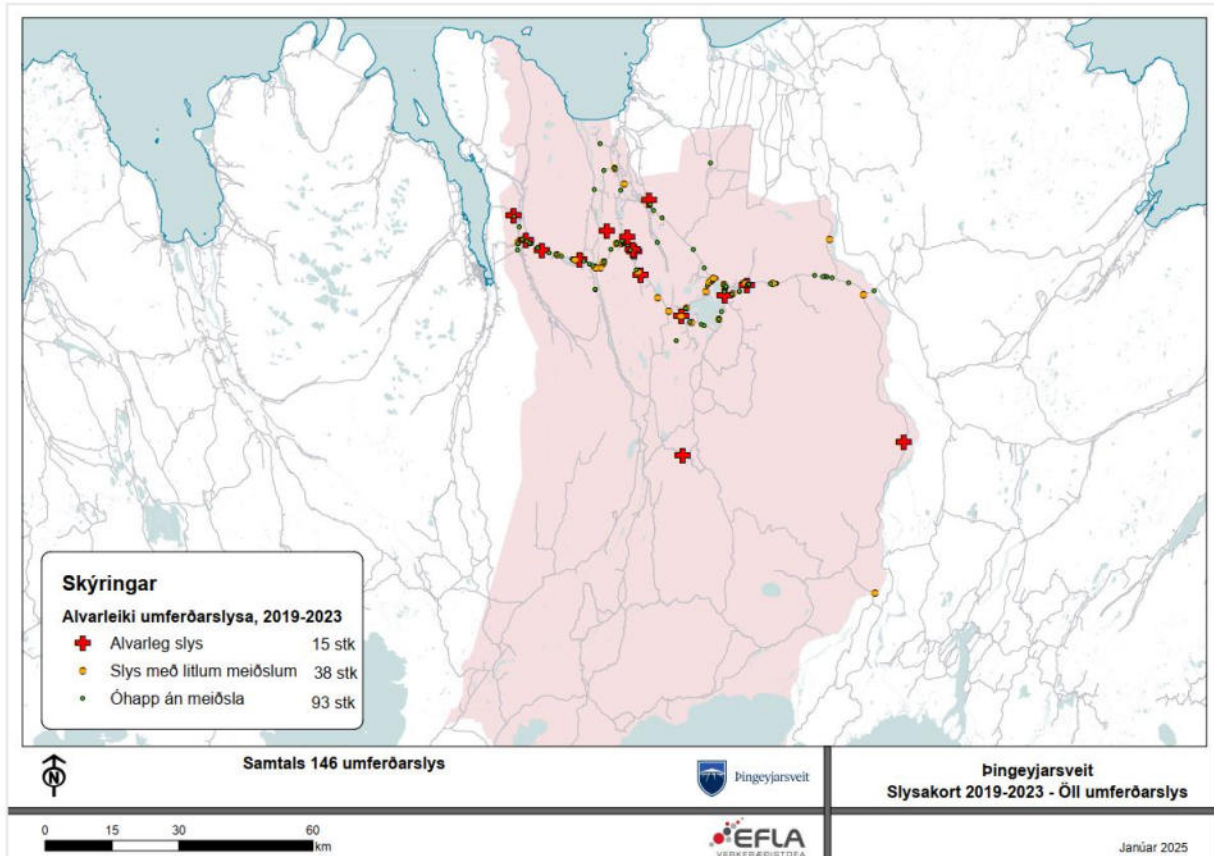
2.5 Staðsetning umferðarslysa 2019-2023

Þegar unnið er með staðsetningu slysa þarf að hafa hugfast að slysin gera ekki boð á undan sér. Þau geta gerst hvar og hvenær sem er. Staðsetning slysa er hendingarháð og litlar líkur eru á að slys gerist oft á sama stað. Hins vegar þarf einnig að hafa í huga að slysgreining getur gefið til kynna landlæg vandamál sem þarf að lagfæra, ekki eingöngu á þeim stað þar sem þau verða heldur einnig almennt. Einnig geta slysgreiningar gefið upplýsingar um svokallaða svartbletti, innviði þar sem mörg slys af sama toga eða við sömu aðstæður hafa átt sér stað og slysatíðni er hærri en meðalslysatíðni slíkra innviða [4].

Þar sem umferðarslys eru hendingarháð þarf að hafa hugfast fjölmargar tölfræðigildrur sem geta haft áhrif á slysgreiningar. Ef aðstæður eru annars þær sömu, þá eru t.d. vegir með herra umferðarmagn alla jafna með lægri slyshættu en vegir þar sem umferðarmagn er minna, þ.e. slysatíðni þeirra er lægri. Þá er mikilvægt að hafa í huga það sem kallast aðhverf til meðaltalsins (e. regression to the mean), þ.e. að ef litið er til lengri tíma þá hafa hendingarháðir atburðir tilhneingingu til að nálgast meðaltalsgildi sitt. Þannig geta óvenjulega mörg eða fá slys yfir styttra tímabil verið tilviljun frekar en mynstur og það mynstur sést ekki þegar litið er til lengra tímabils, þó að allt annað, s.s. innviðir haldist óbreyttir.

Með tilliti til þessa er ekki talið æskilegt að horfa til staðsetningar slysa fyrir lengra tímabil en 3-5 ár þar sem margt getur breyst í umhverfinu og eins í hegðun á lengri tíma. Staðsetning slysa innan Þingeyjarsveitar eru því sýnt fyrir fimm ára tímabil, árin 2019-2023 (Mynd 10).

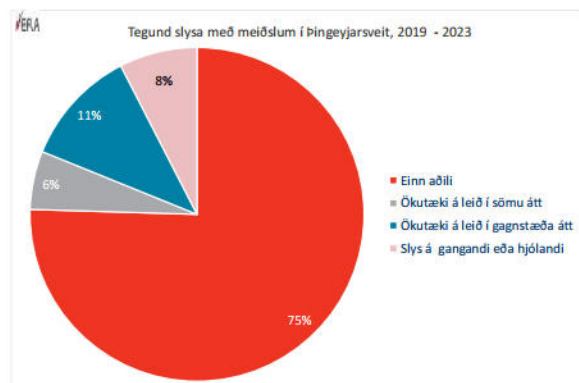
Alls urðu 146 umferðarslys í sveitarfélaginu á þeim tíma. Lang flest umferðarslys voru óhöpp án meiðsla (eignartjón) eða 93 talsins. Fjöldi slysa með meiðslum voru 53 og þar af 38 með litlum meiðslum og 15 alvarleg/banaslys. Eitt banaslys varð í Þingeyjarsveit á tímabilinu og var það árið 2022.



MYND 10 Staðsetning umferðarslysa eftir alvarleika innan Pingeyjarsveit á árunum 2019-2023.

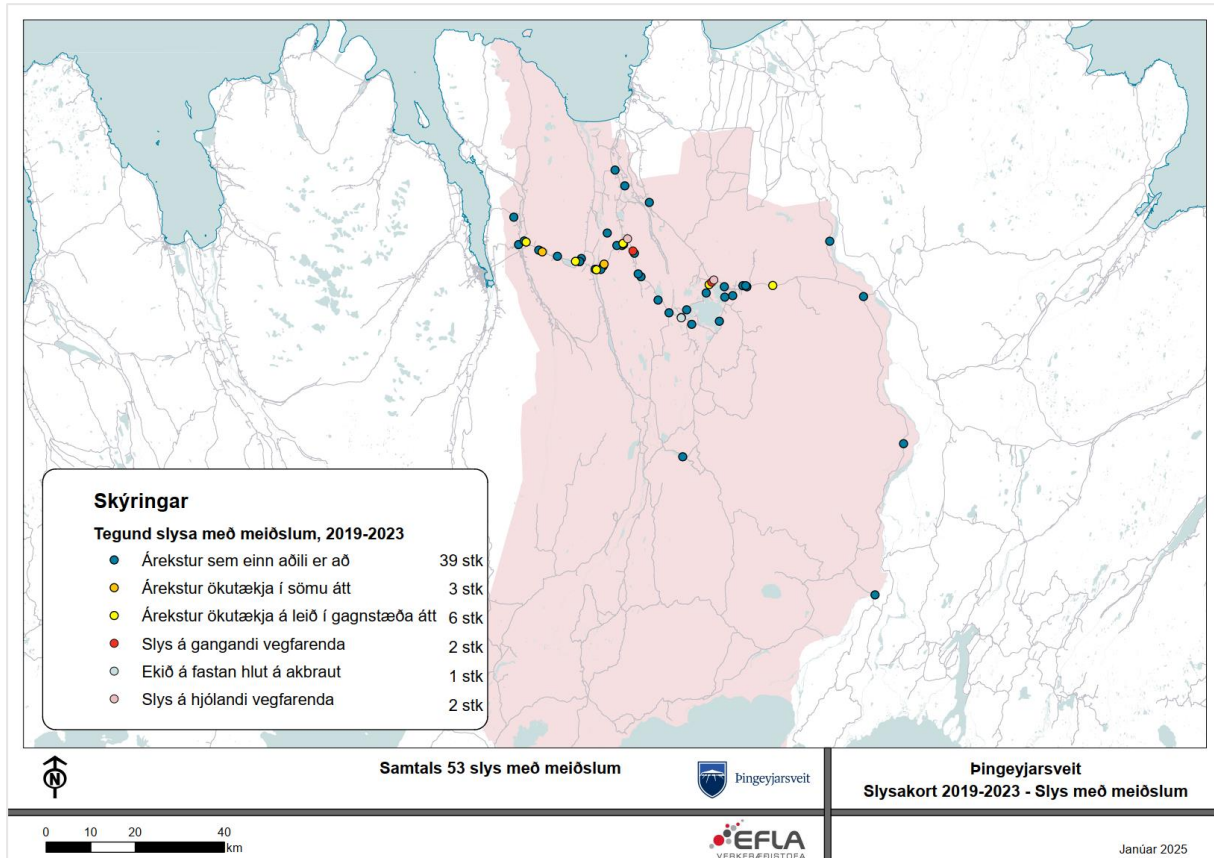
Flest umferðarslys, eða um 60% í sveitarfélaginu voru á þjóðvegi 1, enda er umferð um þann veg töluvert meiri og hraðari en um aðra vegi sveitarfélagsins. Flest slysanna áttu sér stað á beinum vegköflum á þjóðvegi 1 þar sem m.a. er hættu á hraðaakstri eða einbeitingarleysi við akstur. Einnig má sjá samþjöppun við nokkur vegamót eða tengingar við þjóðveg 1 og má þar helst nefna við vegamót Aðaldalsveg, Kísilvegar og vinkilbeygju þjóðvegarins við Laxá.

Á fimm ára tímabilinu sem er til skoðunar voru langflest slysanna með meiðslum einslys meðal akandi, eða 75% (t.d. útafakstur eða ekið á fastan hlut á eða við akbraut). Þar á eftir kemur árekstur ökutækja á leið í gangstæða átt (11%). Um 6% slysanna varð þegar ökutæki í sömu átt lentu saman og 8% slysanna voru slys á gangandi eða hjólandi vegfarenda.



MYND 11 Hlutfall milli tegund umferðarslysa með meiðslum í Pingeyjarsveit, árin 2019-2023.

Mynd 12 sýnir staðsetningu og tegund umferðarslysa með meiðslum í Pingeyjarsveit.



MYND 12 Staðsetning og tegund umferðarslysa með meiðslum í Pingeyjarsveit, árin 2019-2023.

Slysin á Þjóðvegi 1 eru nokkuð áberandi, flest þeirra er einslysum en einnig eru nokkur árekstur ökutækja á leið í gagnstæða átt eða í sömu átt. Slysa á öðrum vegum eru flest þar sem eitt ökutæki á aðild að slysinu. Hér þykir mikilvægt að skoða hvort að eitthvað í umhverfinu veldur þessum einslysum og eins að skoða vel þá staði þar sem alvarleg slysa hafa orðið m.a. við vegamót.

2.5.1 Slysakostnaður

Útreikningar á samfélagslegum kostnaði vegna umferðarslysa byggja á meðalkostnaði á hvert slysa samkvæmt Sigþórsson og Hilmarsson [4] en kostnaður hefur verið aðlagður að verðlagi ársins 2023. Umferðarslysa hafa í för með sér verulegan kostnað fyrir samfélagið, sem felur ekki einungis í sér beint eignatjón heldur einnig kostnað sem fellur til vegna aðkomu lögreglu og björgunaraðila, heilbrigðisþjónustu, endurhæfingar og tapaðrar framleiðni.

Áætlað er að samfélagslegur kostnaður vegna umferðarslysa í Pingeyjarsveit á fimm ára tímabili nemi um 7,6 milljörðum króna, eða rúmlega 1,5 milljarði á ári, miðað við verðlag ársins 2023. Af þessari upphæð má rekja um 6,9 milljarða til vega í umsjón Vegagerðarinnar, sem samsvarar tæplega 1,4

milljörðum á ári. Kostnaður á götum Þingeyjarsveitar er um 770 milljónir á sama tímabili sem jafngildir rúmlega 150 milljónum á ári.

Samfélagslegur kostnaður vegna umferðarslysa í sveitarfélaginu er verulegur og hefur í för með sér fjölþætt áhrif. Samdráttur í fjölda slysa getur dregið úr þessum kostnaði til framtíðar og vegið þar með upp á móti fjárfestingum á öryggisaðgerðum.

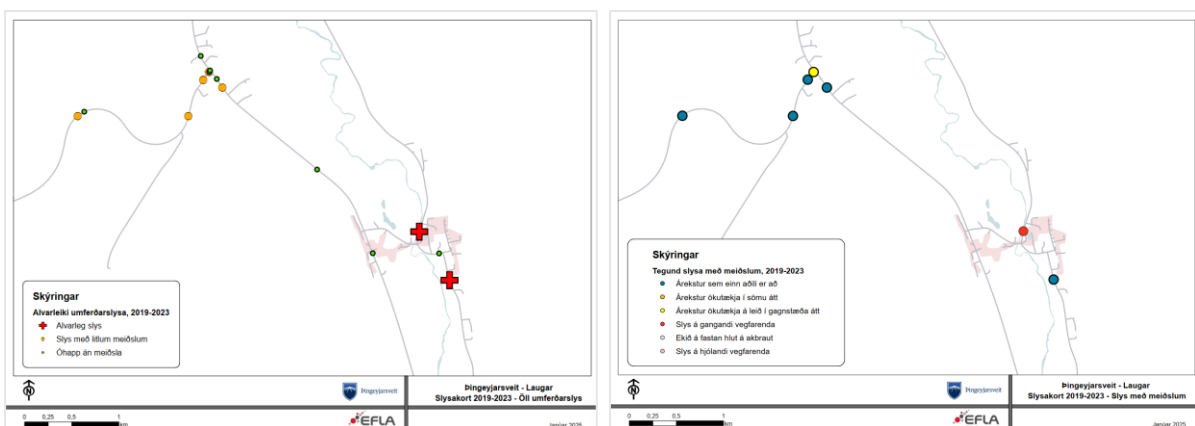
3 AKANDI VEGFARENDUR

Af 396 slysum í Þingeyjarsveit á árunum 2014-2023 voru 390 þeirra slys milli ökutækja eða einslys ökutækja. Eins og áður hefur komið fram þá eru lang algengustu slysin þar sem einn aðili á í hlut, eða 68% slysanna, og eru þetta oftast útafakstur eða ekið á fastan hlut. Þetta er nokkuð einkennandi fyrir dreifbýl sveitarfélög með fáum eða smáum þéttbýliskjörnum.

Almennt er talið að alvarlegustu slysin eiga sér stað þegar ökutæki lenda saman úr gagnstærði átt, en slíkir slys voru 12% allra slysa meðal ökutækja á greiningartímabilinu. Rannsóknir sýna að líkurnar á alvarlegum meiðslum við framanákeyrslur eykst með auknum hraða. Því er áhrifaríkasta leiðin til að draga úr þessari áhættu að aðskilja akstursstefnur – sérstaklega á vegum þar sem hámarkshraði er yfir 70 km/klst. [5] [6]. Hvort slíkar aðgerðir séu fýsilegar ræðst þó af umferðarmagni og mikilvægi vegarins í samgöngukerfinu

3.1 Laugar

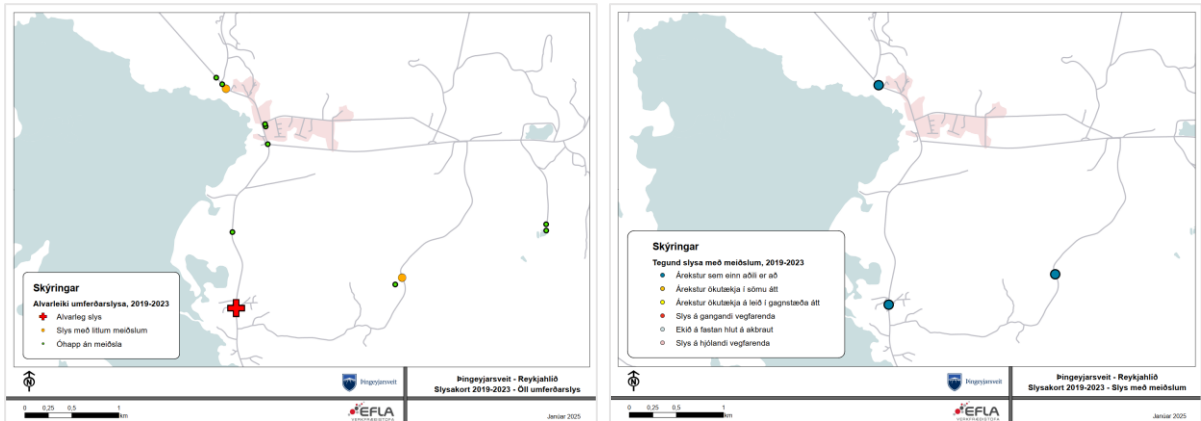
Tvö alvarleg slys áttu sér stað á Laugum í Þingeyjarsveit á árunum 2019-2023, annað var banaslys þegar ekið var á barn á Austurhlíðarvegi árið 2022 og hitt var fall af bifhjóli árið 2020. Nokkur slys með meiðslum áttu sér stað á Þjóðvegi 1 í kringum Laugar og þá sérstaklega í kringum gatnamótin við Aðaldalsveg, sjá Mynd 13.



MYND 13 Staðsetning umferðarslysa við Laugar, á árunum 2019-2023, eftir alvarleika til hægri og eftir tegund til hægri.

3.2 Reykjahlíð

Eitt slys með minniháttar meiðslum átti sér stað við Reykjahlíð í Þingeyjarsveit á árunum 2019-2023, önnur slys voru óhöpp án meiðsla og flest við Þjóðveg 1, sjá Mynd 14.



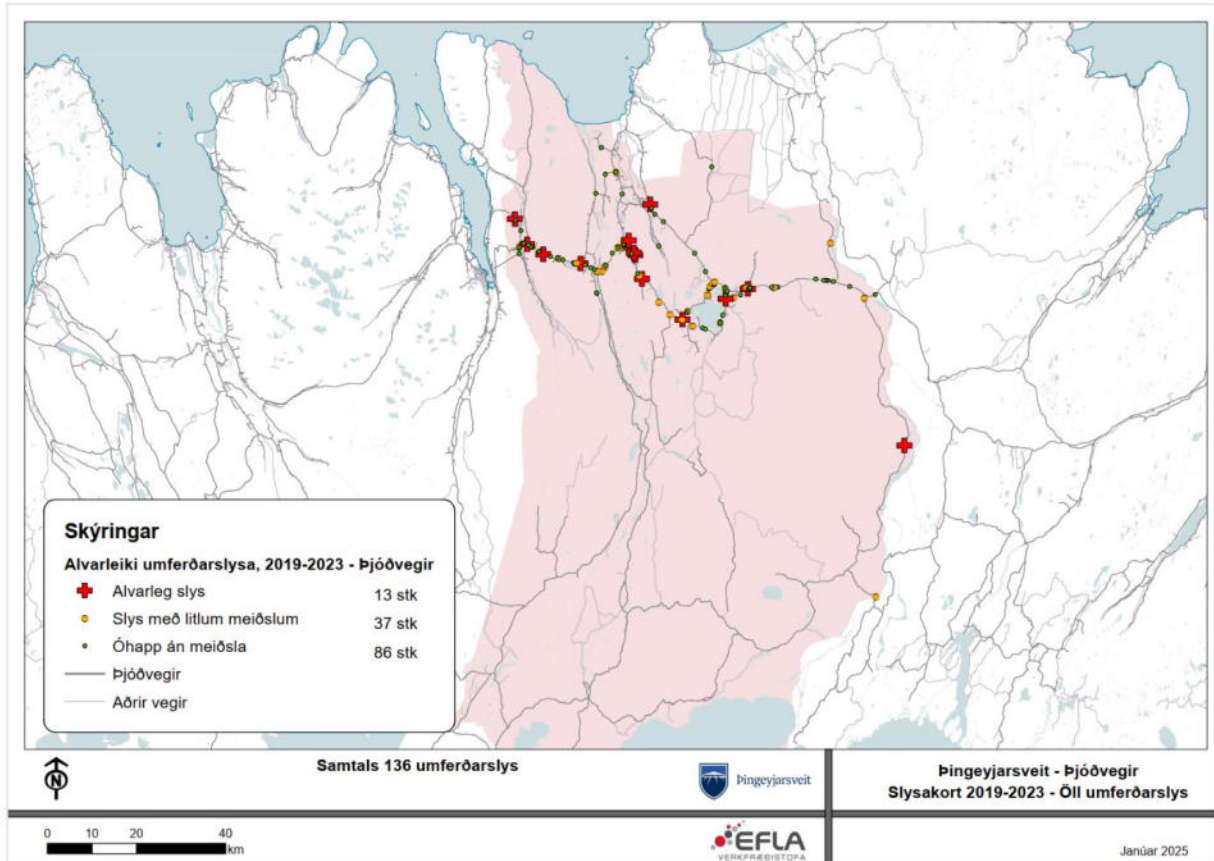
MYND 14 Staðsetning umferðarslysa við Reykjahlíð, á árunum 2019-2023, eftir alvarleika til hægri og eftir tegund til hægri.

Tvö slys með meiðslum áttu sér stað á vegum sunnan Reykjahlíðar og bæði einslys, þegar ekið var út af beinum vegi.

3.3 Þjóðvegir - vegir Vegagerðarinnar

Vegir sem heyra undir Vegagerðina eru tæplega 60% af heildarlengd vegakerfisins í sveitarfélaginu. Þetta felur í sér þá vegi sem eru í umsjá og viðhaldi Vegagerðarinnar, þar á meðal vegir utan þéttbýlis en einnig stofnvegir innan þéttbýlis.

Á Mynd 15 má sjá alvarleika og staðsetningu allra umferðarslysa á Vegagerðarvegum innan Þingeyjarsveitar á árunum 2019-2023, en á tímabilinu voru alls 136 umferðarslys. Af þeim urðu 86 óhöpp án meiðsla, 37 slys með litlum meiðslum og 13 slys með meiriháttar/alvarlegum meiðslum. Umferðarslys á vegum Vegagerðarinnar er um 90% allra umferðarslysa í sveitarfélaginu yfir fimm ára tímabil.



MYND 15 Alvarleiki og staðsetning umferðarslysa á Vegagerðarvegum innan Pingeyjarsveitar, á árunum 2019-2023.

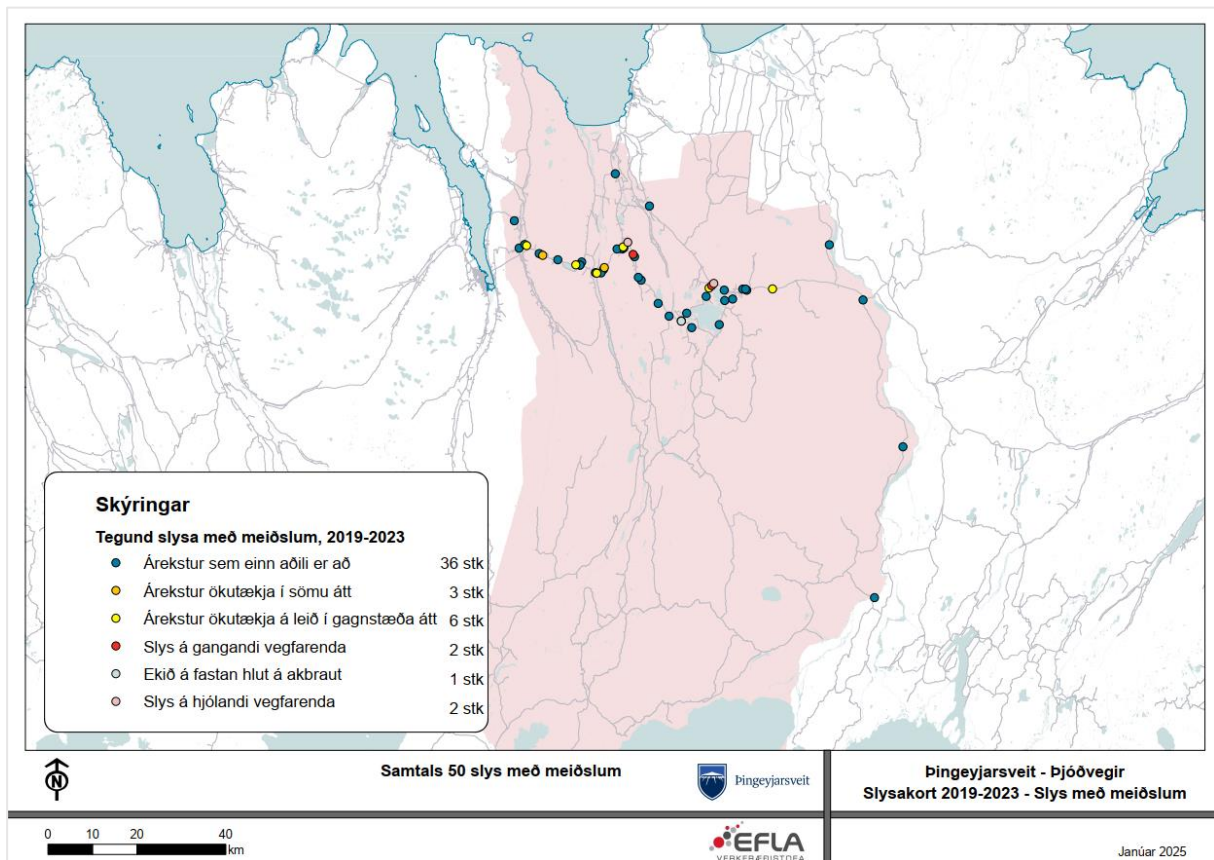
Langflest slyssanna voru einslys meðal akandi (63%). Flest þeirra eru án meiðsla (49/86) en þó er töluvert um alvarleg slys og slys með litlum meiðslum (Tafla 1).

TAFLA 1 Tegund og alvarleiki umferðarslysa á Vegagerðarvegum árin 2019-2023 í Pingeyjarsveit.

TEGUND SLYSA	ALVARLEG SLYS / BANASLYS	SLYS MEÐ LITLUM MEIÐSLUM	ÁN MEIÐSLA	SAMTALS	HLUTFALL
Einn aðili	8	29	49	86	63%
Ökutæki á leið í sömu átt	2	1	16	19	14%
Ökutæki á leið í gagnstæða átt	1	5	12	18	13%
Ökutæki ekki á sömu götu, gatnamót	0	0	5	5	4%
Ekið á kyrrstætt ökutæki	0	0	4	4	3%
Slys á gangandi eða hjólandi vegfaranda	2	2	0	4	3%
Samtals	13	37	86	136	100%

Algennt er að einslys séu akstur út af akbraut. Til að koma í veg fyrir slík slys er æskilegt að reyna að tryggja að hliðarsvæði/fláar séu þannig að þeir lágmarki alvarleika slyssanna ef akstur út af akbraut verður. Ef ekki er unnt að tryggja að hliðarsvæði séu nægilega góð er æskilegt að notast við vegrið. Þess að auki er æskilegt að gæta að því að ljósastaurar séu eftirgefanlegir og bæta vetrarþjónustu.

Eins má sjá að aftanákeyrslur eru nokkuð algengar en langflest þeirra slysa eru án meiðsla eða 16 af 19. Á Mynd 16 má sjá tegund umferðarslysa með meiðslum á vegum Vegagerðarinnar.



MYND 16 Staðsetning umferðarslysa með meiðslum, eftir tegund þeirra á Vegagerðarvegum innan Píngeyjarsveitar á árunum 2019-2023.

Sjá má ákveðna samþjöppun slysa á Hringveginum, við Mývatn og gatnamótin við Aðaldalsveg (nr. 845) og við gatnamót hringvegjar og Kísilvegjar (nr. 87). Vert er að skoða aðstæður á þessum stöðum og hvort sé mögulega þörf á að aðskilja akstursstefnur við gatnamót, merkja gatnamótin betur og bæta vetrarþjónustu á þessu svæði.

3.3.1 Öryggissvæði

Töluvert af slysum utan þéttbýlisins eru einslys, þ.e. slys þar sem einn aðili á í hlut (útafakstur eða ekið á fastan hlut). Með tilliti til þess væri æskilegt að sveitarfélagið, ásamt Vegagerðinni, myndi leggja sérstaka áherslu á hálkuvarnir og örugg hliðarsvæði, þ.e. að gæta að fláum og staðsetningu vegriða. Einnig er æskilegt að gæta að því að ekki séu fastar hindranir innan öryggissvæða gatna.

3.4 Umferðarhraði

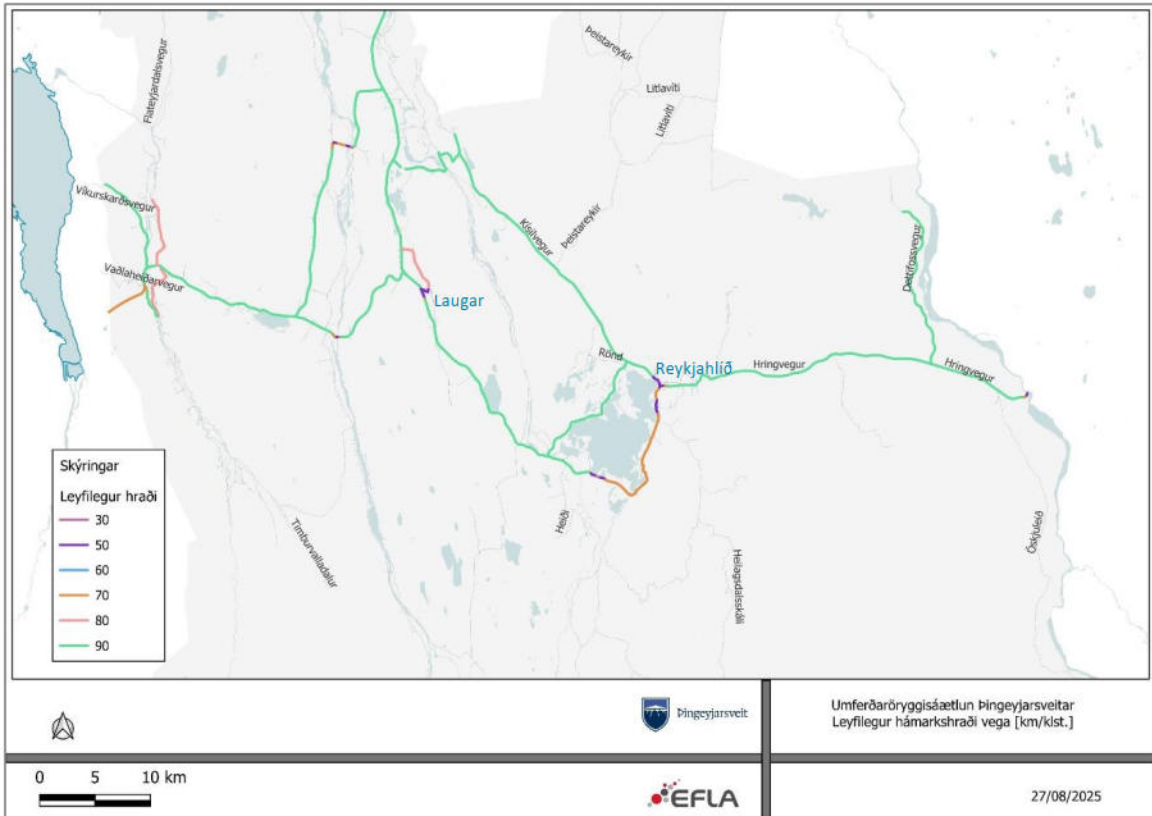
Umferðarhraði hefur veruleg áhrif á bæði líkur á umferðarslysum og alvarleika þeirra. Rannsóknir sýna að hækkandi hraði eykur líkur á slysum og veldur jafnframt alvarlegri afleiðingum þegar þau eiga sér stað [7, 8]. Við lægri hraða hafa ökumenn aukinn tíma til að bregðast við óvæntum aðstæðum, til dæmis gangandi vegfarendum eða ökutækjum sem breyta um stefnu. Því er hraði ökutækja einn helsti áhrifabáttur umferðaröryggis, sérstaklega í þéttbýli þar sem samgangur ökutækja og óvarinna vegfarenda er mikill. Lágur umferðarhraði er forsenda þess að ökumenn og gangandi vegfarendur geti deilt sameiginlegu rými á öruggan hátt. Í því samhengi er sérstaklega mikilvægt að endurmeta leyfilegan hámarkshraða í nágrenni íbúðahverfa, skóla, íþrótt- og leiksvæða, ferðamannastaða og annarra útivistarsvæða. Markvissar aðgerðir, á borð við hraðatakmarkanir, skýrar merkingar, rafræna hraðaeftirlitstækni og aðrar hraðastýringar, eru nauðsynlegar til að tryggja að ökumenn fylgi settum hraðamörkum og stuðli þannig að auknu umferðaröryggi í þéttbýli.

3.4.1 Leyfilegur hámarkshraði og hraðakstur

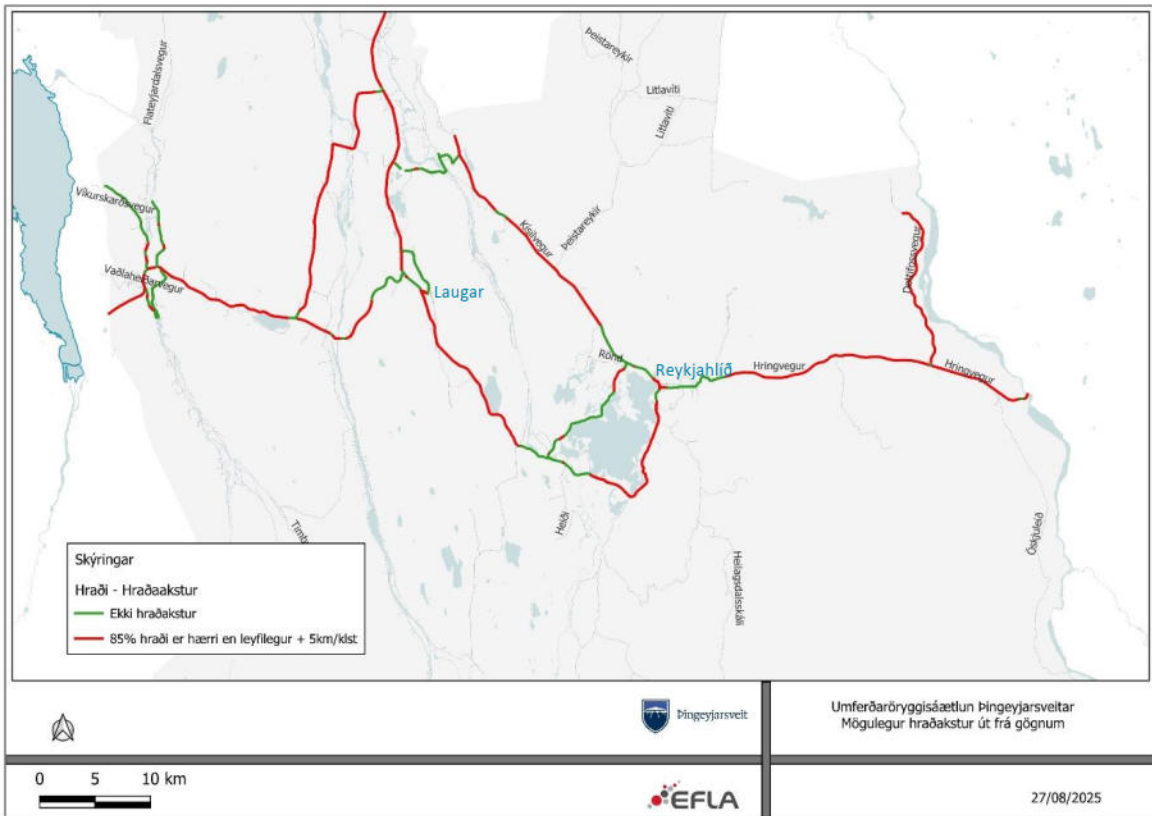
Samhliða vinnu við umferðaröryggisáætlunina var greindur raunhraði ökumanna til að kortleggja svæði þar sem farið er umfram leyfilegan hámarkshraða og þar með möguleg þörf fyrir hraðatakmarkandi aðgerðir. Notast var við gögn frá TomTom, sem byggja á svokölluðum fljótandi ökutækjagögnum úr m.a. snjalltækjum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

Gögn frá TomTom um umferðarhraða og ferðatíma voru flutt inn í landupplýsingakerfið ArcGIS og borin saman við leyfilegan hámarkshraða vega innan Þingeyjarsveitar. Til að greina hraðakstur var 85% hraði ökutækja skoðaður yfir alla daga ársins 2024. Þar sem 85% hraðinn fór 5 km/klst. eða meira yfir leyfilegan hámarkshraða var metið sem svo að um hraðakstur væri að ræða og þörf væri á hraðatakmarkandi aðgerðum [9].

Myndirnar hér að neðan sýna leyfilegan hámarkshraða á helstu vegum sveitarfélagsins og staðsetningar þar sem hraðakstur mældist. Grænar línur tákna kafla þar sem 85% hraði var innan leyfilegs hámarkshraða + 5 km/klst., en rauðar línur sýna kafla þar sem þessi mörk voru umfram. Túlka ber niðurstöður á minni vegum með fyrirvara, þar sem gögn þaðan eru takmörkuð og geta verið óáreiðanleg.



MYND 17 Leyfilegur hámarkshraði vega í Þingeyjarsveit.



MYND 18 Mögulegur hraðaakstur út frá fjótandi ökutækjagögnum (TomTom).

Niðurstöður úr hraðagögnum sýna að töluverður hraðakstur er á vegum innan sveitarfélagsins. Þá sést að á þeim stöðum hringvegarins (innan þéttbýla) þar sem hraði er lækkaður í 50 km/klst. þá er hraðakstur áberandi. Sýndu niðurstöður að 85% hraði á hringveginum í gegnum Laugar árið 2024 var á milli 70 og 80 km/klst. en í gegnum Reykjahlíð nokkuð lægri eða milli 55 og 60 km/klst.

Í sumum tilfellum getur verið eðlilegt að hraði sé yfir viðmiðunarhraða en til að meta hvar þörf er á að lækka hraða er mælt með að leggja sérstaka áherslu á þjóðveg sem liggur í gegnum Laugar og Reykjahlíð, götur nálægt skólum og helstu ferðamannastöðum þar sem vænta má óvarðra vegfarenda.

3.4.2 Hraðatakmarkandi aðgerðir

Markmiðið með hraðatakmarkandi aðgerðum er að lágmarka árekstrarhraða við þveranir. Æskilegt er að hraðatakmarkandi aðgerðir séu á vegum með hraða 50 km/klst. og undir [10]. Lækkun á umferðarhraða hefur mest áhrif á þá öikumenn sem keyra hraðast. Hraðatakmarkandi aðgerð stuðlar því að jafnari umferðarhraða á vegum, sem aftur bætir umferðaröryggi á þeim. Reynslan hefur sýnt að hraðahindranir í einu eða öðru formi eru kostnaðarminnsta og skilvirkasta hraðatakmarkandi aðgerðin [11]. Alla jafna er miðað við að þörf sé á hraðatakmarkandi aðgerðum ef 85% hraði á vegi er hærri en leyfilegur hámarkshraði (þ.e. sá hraði sem 85% öikumanna halda sig innan).

Til að hraðatakmarkandi aðgerð nái að viðhalda áhrifum sínum og til að sem minnst loft- og hávaðamengun hljótist af þeim þurfa þær að vera með tiltölulega jöfnu millibili. Æskilegt er að bil milli aðgerða sé í samræmi við gildi í töflu 2.

TAFLA 2 Æskileg fjarlægð milli hraðatakmarkandi aðgerða með tilliti til leyfilegs hámarkshraða.

LEYFILEGUR HÁMARKSHRAÐI	ÆSKILEG FJARLÆGÐ MILLI HRAÐATAKMARKANDI AÐGERÐA	HÁMARKS FJARLÆGÐ
10-20 km/klst.	~ 20 m	~ 50 m
30 km/klst.	~ 75 m	~ 75 m
40 km/klst.	~ 100 m	~ 150 m
50 km/klst.	~ 150 m	~ 250 m

3.5 Vegamót

Þjóðvegur 1 liggur í gegnum Þingeyjarsveit og eru fjölmargar tengingar við hann innan sveitarfélagsins. Tvö gatnamót komu sérstaklega oft fram í greiningarvinnu við úttekt á umferðaröryggi. Annars vegar eru það gatnamót Þjóðvegur 1 og Norðausturvegar (nr. 85), hjá Krossi, og hins vegar gatnamót Þjóðvegur 1 við Laxá og Mývatnssveitarveg (nr. 848), hjá Arnarvatni.

Á báðum þessum gatnamótum hafa orðið töluverð umferðarslys, einkum einbílaóhöpp. Jafnframt bárust fjölmargar ábendingar frá íbúum sveitarfélagsins og voru gatnamótin til umræðu innan samráðshópsins. Samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni eru gatnamótin við Laxá til skoðunar og stefnt er að úrbótum á þeim á næstu árum.

Þá ber að nefna að sérstaklega margar athugasemdir frá íbúum beindust að gatnamótum Þjóðvegur 1 og Mývatnssveitarvegur innan þéttbýlis Reykjahlíðar. Þar beygir Þjóðvegur 1 hornrétt og er þar biðskylda úr austri og að auki er fyrirhugaður göngu- og hjólastígur sem þverar þjóðveginn. Með tilkomu stígsins eykst þörfin á heildstæðum öryggisúrbótum við gatnamótin m.a. að skoða að lækka hraða um gatnamótin og bæta lýsingu og merkingar.

3.6 Þéttbýlishlið

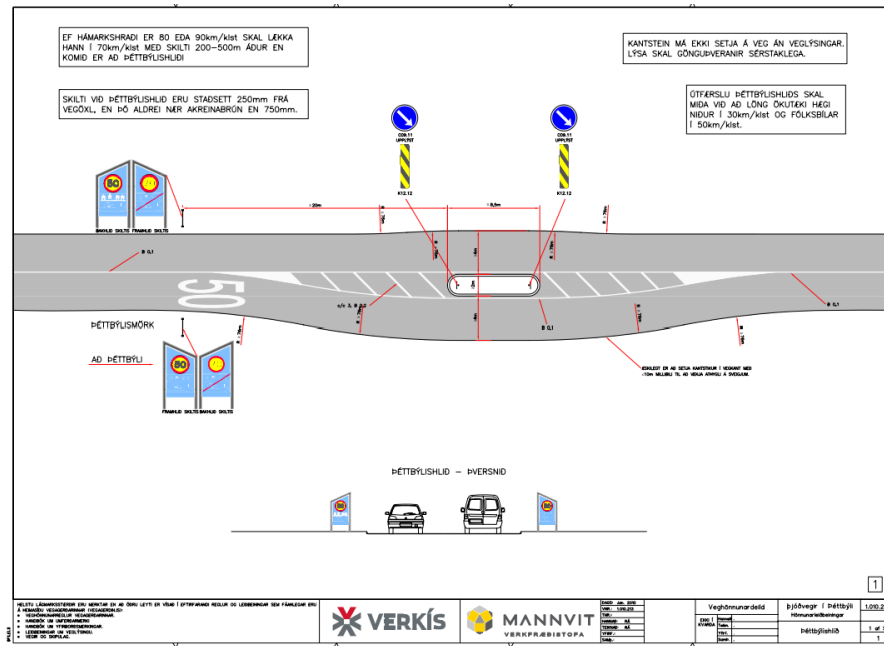
Þjóðvegur 1 liggur í gegnum tvö þéttbýli innan Þingeyjarsveitar, Reykjahlíð og Laugar. Þéttbýlishlið er til staðar við bæjarmörk sitthvoru megin við Laugar og eru útfærð skv. leiðbeiningum. Hins vegar vantar slík þéttbýlishlið við innkomu í Reykjahlíð, sem veldur því að vegfarendur fá ekki sömu skýrar vísbendingar um að þeir séu að aka inn í þéttbýli og að aðstæður þar með breytist.

Æskilegt er að staðsetja þéttbýlishlið við innkeyrslu inn í þéttbýlin til að lágmarka hraða innan þéttbýlismarka og til að vekja athygli ökumanna á breyttu umhverfi og akstursskilyrðum. Sérstakt þéttbýlismarki (D12.11) ber að nota við akstursleiðir inn í þéttbýli og einnig skal að jafnaði vera undirmerki með nafn sveitarfélagsins (Mynd 19). Samkvæmt umferðarlögum (77/2019) má hámarkshraði ekki vera meiri en 50 km/klst. í þéttbýli nema sérstakar ástæður mæli með hærri hraðamörkum og umferðarmerki gefi það til kynna. Ef annar hámarkshraði gildir þarf að gefa hann upp með skilti þar sem leyfður hraði er tiltekinn. Þrátt fyrir að merking þéttbýlismerkisins sé skýr skv. umferðarlögum, þá er hún ekki eins augljós í hugum vegfarenda, enda eru þeir vanir að sjá hraðann á sérstöku skilti um leyfðan hámarkshraða (B26). Æskilegt er því að hafa einnig slík skilti með þéttbýlismerkinu, þar sem lögð er áhersla á breyttan hámarkshraða og breytt umhverfi við þéttbýlihlíðin.



MYND 19 Til vinstri: Þéttbýlismerki. Til hægri: Leyfilegur hámarkshraði.

Þéttbýlishlið geta verið nokkurs konar, hringtorg eru sem dæmi góð þéttbýlishlið en þau taka nokkuð pláss og því ef til vill betri kostur þar sem gatnamót eru til staðar við innkomu í þéttbýli. Að öðrum kosti er mælt með einhvers konar hraðatakmarkandi aðgerð til þess að hægja á akandi, eins og hlykk á veginum og miðeyju milli akstursstefna. Leiðbeiningar Vegagerðarinnar um þjóðvegi í þéttbýli sýna æskilega útfærslu þéttbýlishliða, sjá Mynd 20 [12].



MYND 20 Þéttbýlishlið ásamt sveigju á veg með miðeyju.

3.7 Ferðamenn

Á undanförunum tíu árum hefur fjöldi ferðamanna í Þingeyjarsveit aukist verulega, í takt við almenna fjölgun erlendra ferðamanna á landinu. Þessi þróun hefur haft margvísleg áhrif á samgöngukerfið, meðal annars með auknu álagi á vegakerfi sveitarfélagsins, sérstaklega á svæðum þar sem vinsælir ferðamannastaðir eru staðsettir.

Eins og áður hefur komið fram eru um 35% þeirra umferðarslysa sem eiga sér stað innan sveitarfélagsins skráð meðal erlendra ríkisborgara. Þetta hlutfall gefur til kynna að sérstök áhersla þurfi að vera á öryggismál ferðamanna, ekki síst með tilliti til aðstæðna sem þeir kunna að vera óvanir, s.s. veðurfars, vegaaðstæðna og ólíkra umferðarvenja.

Innan Þingeyjarsveitar er að finna fjölmarga áfangastaði sem njóta mikilla vinsælda meðal ferðamanna, þar á meðal Goðafoss, Höfða við Mývatn, Skútustaði, Jarðböðin við Mývatn, Dimmuborgir og fleiri

svæði. Á þessum stöðum eru bílastæði og aðrir innviðir víða undir miklu álagi, sem getur skapað hættu fyrir bæði ferðamenn og aðra vegfarendur ef aðstæður eru ekki viðunandi.

Þörf er á að bæta öryggi ferðamanna með því að endurskoða og bæta aðstöðu við vinsæl ferðamannastopp. Þetta felur meðal annars í sér endurbætur á bílastæðum, skýrari merkingar og leiðbeiningar, auk þess sem huga þarf að aðgengi og öryggi gangandi vegfarenda. Slíkar aðgerðir eru mikilvægar til að draga úr slyshættu, stuðla að betri upplifun ferðamanna og auka heildaröryggi í samgöngum innan sveitarfélagsins.

4 ÓVARÐIR VEGFARENDUR

Greining á umferðarslysum sýnir að óvarðir vegfarendur eru hlutfallslega líklegri til að hljóta meiðsli ef þeir lenda í umferðarslysi. Til að ná markmiðum um fækkun slysa með litlum eða alvarlegum meiðslum/banaslysi er mikilvægt að leggja sérstaka áherslu á öryggi þessara vegfarenda. Því voru slys þar sem óvarðir vegfarendur komu við sögu greind sérstaklega, óháð því hver veghaldari er.

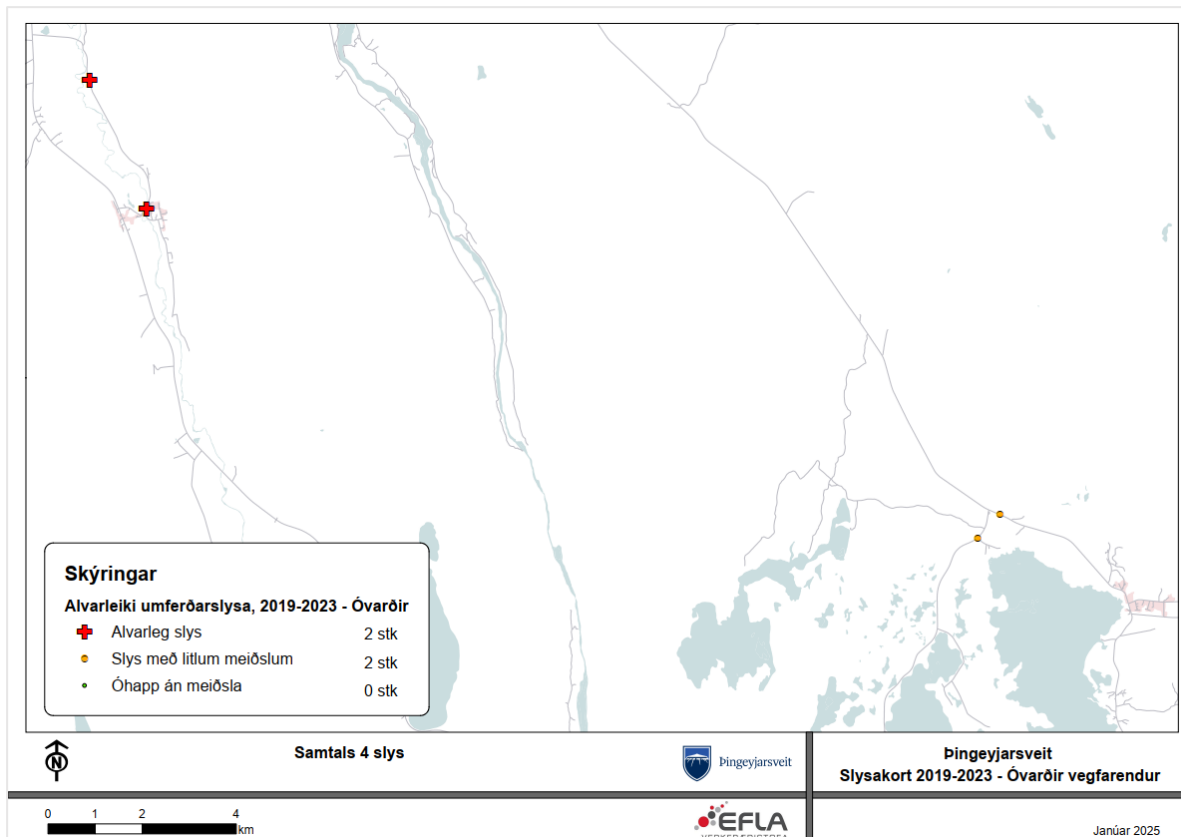
4.1 Staðsetning slysa 2019 – 2023

Á árunum 2019-2023 urðu aðeins 4 umferðarslys meðal óvarinna vegfarenda² í Þingeyjarsveit (Mynd 21) sem er um 3% allra slysa í sveitarfélaginu.

Í tilfellunum fjórum eru meiðsl skráð í slysinu. Eðlilegar skýringar eru á því. Í flestum tilfellum er ekki kallað til lögreglu ef slys meðal gangandi eða hjólandi vegfarenda eru án meiðsla. Því er eðlilegt að þau slys sem skráð eru í gagnagrunninn séu í flestum tilfellum með meiðslum. Erlendar rannsóknir sýna að algengustu slysin meðal gangandi og hjólandi vegfarenda séu fallslys en þau teljast ekki formlega sem umferðarslys meðal gangandi vegfarenda þó þau geri það fyrir hjólandi [13, 7, 14]. Engu að síður skilar afar lítil hluti einslysa meðal hjólandi sér í slysatölfræðina (0,4% með litlum meiðslum og 2,3% með alvarlegum meiðslum) [7].

Staðsetningu slysa meðal óvarinna vegfarenda má sjá á Mynd 21.

² Í þessari skýrslu eru óvarðir vegfarendur allir þeir sem ferðast fótgangandi, hjólandi, á rafhjólum eða rafhlaupahjólum.



MYND 21 Slys á óvörðum vegfarendum (gangandi og hjólandi) í sveitarfélaginu á árunum 2019-2023.

Eitt banaslys átti sér stað á óvörðum vegfarenda árið 2022, þegar ekið var á barn að leik á akbraut á Laugum. Alvarlegt slys átti sér stað norðan við Laugar nálægt Öndólfstöðum og var það vegna falls af reiðhjólí. Hin tvö slysin átti sér stað nálægt Mývatni, bæði með minniháttar meiðsl, annað átti sér stað þegar ekið var á gangandi sem stóð kyrr á akbraut og hitt þegar ekið var á hjólreiðamann á akbraut.

Þrátt fyrir að slys meðal óvarðra vegfarenda séu fá í sveitarfélaginu, er mikilvægt að tryggja góðar og öruggar gönguleiðir. Sérstök áhersla ætti að vera á þéttbýlin Reykjahlíð og Laugar, sem og á vinsæla ferðamannastaði á borð við Mývatn, Goðafoss aðra staði þar sem fjöldi óvarinna vegfarenda er mikill.

4.2 Hraði í slysum við óvarða vegfarendur

Hraði ökutækja hefur veruleg áhrif á bæði líkur á umferðarslysum og alvarleika þeirra [7, 8]. Meiri hraði dregur úr viðbragðstíma og eykur höggkraft við árekstur, sem leiðir til alvarlegri afleiðinga. Rannsóknir sýna einnig að líkur á dauðsföllum gangandi vegfarenda aukast verulega ef hraði fer yfir 20 km/klst. Með tilliti til þessa er mælt með að aksturshraði við gangbrautir og aðrar þveranir óvarinna vegfarenda sé haldinn í lágmarki.

Rannsóknir hafa sýnt að banaslys hjólandi vegfarenda eru fátíð þar sem meðalhraði ökutækja er lægri en 39 km/klst. og eftir 25 km/klst. byrja líkur á alvarlegum áverkum að aukast [15].

Þótt ekki sé hægt að koma í veg fyrir öll slys, er markmiðið að lágmarka afleiðingarnar, ef þau gerast. Hraði á að miðast við hvað veikustu vegfarendur þola og hvers konar slys eru líkleg. Flest banaslys verða þar sem meðalhraði er 40–50 km/klst. og því er árangursríkast að lækka hraða niður fyrir 30 km/klst. við þveranir með hraðalækkandi aðgerðum.

Meðal hraðatakmarkandi aðgerða má nefna hraðahindranir, upphækkunar á gangbrautum, þrengingar og hlykki á vegi. Aðrar aðgerðir eins og hraðavaraskilti, lækkun hámarkshraða og miðeyjur milli akstursstefna geta einnig haft áhrif á umferðarhraða en þó í minni skala en þau fyrrnefndu [16].

Gangbrautir einar og sér eru ekki umferðaröryggisaðgerð. Rannsóknir hafa sýnt það að merkt gangbraut getur veitt falska öryggiskennd og því geti í sumum tilfellum öryggi verið betur borgið með ómerktri þverun frekar en merktri gangbraut [17]. Hins vegar má ekki gleyma því að án gangbrauta upplifa gangandi og hjólandi oft á tíðum erfiðleika við að þvera götur. Því má líta svo á að gangbrautir séu aðgengisaðgerð frekar en öryggisaðgerð. Til að auka öryggi við gangbrautir er ráðlagt að hækka þær eða draga úr hraða með hraðatakmarkandi aðgerðum. Þegar gangbraut er sett upp skal hún vera merkt með skiltum beggja vegna og með sebramerkingu, í samræmi við umferðarlögin [18].

4.3 Umferðaröryggi barna sem óvarðir

Sérstaklega er mikilvægt að taka tillit til skólabarna þegar kemur að umferðaröryggismálum. Áhyggjur foreldra af börnum í umferðinni geta leitt til þess að takmarkanir eru settar á sjálfstæði þeirra að ferðast sjálf [19]. Ekki er hægt að setja sömu kröfur á börn og fullorðið fólk þegar kemur að því að sýna „örugga“ hegðun í umferðinni. Yngsti hópurinn hefur til að mynda ekki nægan þroska til að læra og skilja umferðarreglur eða skilti og ekki er hægt að ætlast til þess að börn hafi alltaf fulla athygli á umferðinni [12].

Rannsóknir benda til þess að slys þar sem ekið er á börn sem gangandi eða hjólandi vegfarendur leiða til alvarlegri meiðsla en ef ekið er á fullorðinn einstakling [13]. Börn eru einnig viðkvæmari í árekstrum sem farþegar í ökutækjum og því er mikilvægt að notast sé við réttan öryggisbúnað. Helstu leiðir til að tryggja öryggi barna er að skapa umhverfi sem lágmarkar hættu fyrir yngstu vegfarendahópna.

Í Þingeyjarsveit eru þrjú grunnskólar; Þingeyjarskóli, Stórutjarnarskóli og Reykjahlíðarskóli. Að auki er framhaldsskólinn á Laugum starfræktur innan sveitarfélagsins. Í febrúar 2025 stóð Efla fyrir könnun meðal nemenda í þessum fjórum skólum, þar sem spurt var um ferðavenjum þeirra ásamt

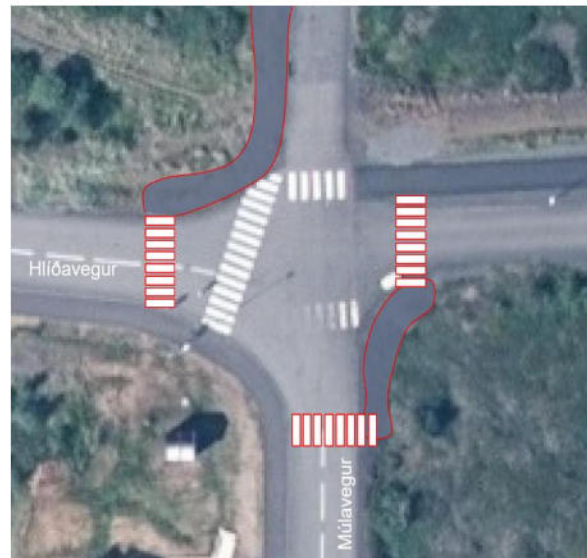
gönguleiðum í skólann. Svörun við könnuninni reyndist of lág til að unnt væri að nýta niðurstöðurnar til greiningar. Hins vegar veitti sveitarfélagið upplýsingar um nemendafjölda í grunnskólunum og hlutfall þeirra sem nýta sér skólaakstur, sjá Tafla 3.

TAFLA 3 Fjöldi nemenda og hlutfall þeirra sem nýta skólaakstur í grunnskólum Þingeyjarsveitar.

	FJÖLDI NEMENDA VETURINN 2024-2025	FJÖLDI NEMENDA Í SKÓLAAKSTRI	HLUTFALL
Stórutjarnaskóli	29	25	86%
Þingeyjarskóli	73	70	96%
Reykjahlíðarskóli	41	10	24%
Samtals	143	105	73%

Um 73% grunnskólanemenda í Þingeyjarsveit nýta sér skólaakstur. Í ljósi þessa háa hlutfalls er mikilvægt að huga vel að öryggi í skólaakstri og aðgengi að skólabílum við skólalóðirnar. Nánar er fjallað um það í kafla 4.6.1 um Skólaakstur.

Í Reykjahlíð er minna um að nemendur nýti sér skólaakstur (24%) en gera má ráð fyrir því að hlutfall nemenda búi innan þéttbýlist Reykjahlíðar og hafi því tækifæri til að ganga eða hjóla í skólann. Því er mikilvægt að tryggja öruggar gönguleiðir um þéttbýlið sem liggja að skólanum. Nýverið var lagður göngustígur sem liggur frá gatnamótum Múlavegar-Hlíðavegar að skólalóðinni en aðstæður við gatnamótin sjálf þyrfti að endurskoða með tilliti til umferðaröryggis. Meðal aðgerða sem mælt er með að fara í, er að endurskilgreina þverarnir yfir Hlíðaveg og Múlaveg þannig þær séu hornréttar á akbraut, hækka upp þveranir, bæta lýsingu og malbika gönguleiðir þar sem þveranir lenda, sjá mynd 22.



MYND 22 Tillögur að aðgerðum við gatnamót Múlavegar-Hlíðavegar í Reykjahlíð. Loftmynd: map.is

4.4 Umferðaröryggi eldra fólks sem óvarðir

Niðurstöður ferðavenjukönnunar SSH og samgönguráðs frá árinu 2022 benda til þess að einstaklingar 65 ára og eldri á Norðurlandi eystra fari að meðaltali 1,7 ferð á dag, en það eru töluvert færri ferðir en meðaltalið fyrir alla íbúa á Norðurlandi eystra sem er 3,1 ferð. Nýlegar rannsóknir benda til þess að eldra fólk fari fleiri ferðir í dag en 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. Engu að síður fækkar

ferðum eftir því sem fólk eldist [15]. 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 aldursþópum [16, 17]. 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 það lendir í slysum [18] og algengasta slysatagund meðal eldra fólks er fallslys [19]. 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 [19], [20].

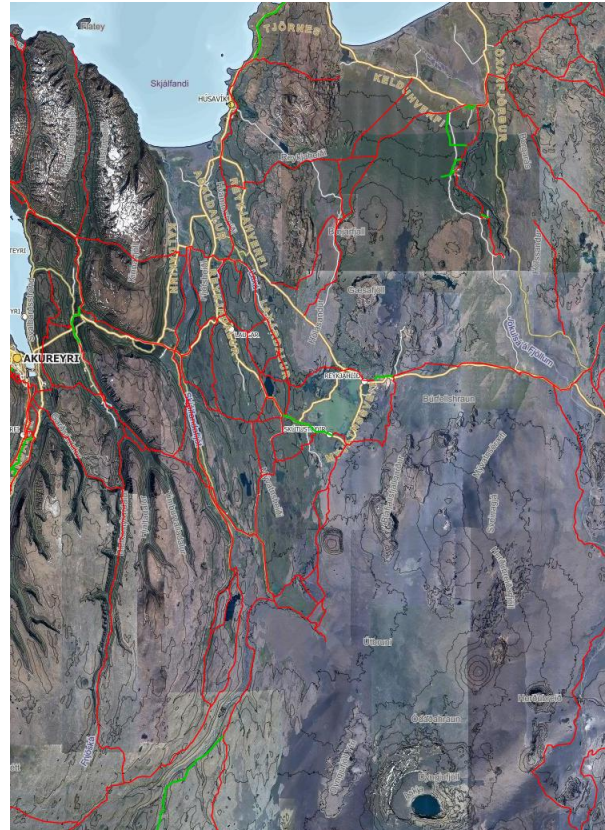
Fallslys eru umfangsmikið vandamál en samfélagið hefur mikla möguleika á að bæta úr þeim fyrst og fremst með bættri þjónustu, svo sem snjóhreinsun, sópun og viðhaldi stíga. Þess að auki er mikilvægt að huga að niðurtektum við gangstéttar. Þótt kansteinar við þveranir auki ef til vill ekki líkur á fallslysum 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.

4.5 Umferðaröryggi hestafólk

Töluvert er af reiðleiðum í Þingeyjarsveit og liggja þær víða um sveitarfélagið (sjá mynd 23). Víða þvera reiðleiðir vegi, þar á meðal þjóðveginn.

Mikilvægt er að reynt sé eftir fremsta megni að taka tillit til allra vegfarendahópa og að allir vegfarendahópar taki tillit til hvers annars á blönduðum stígum/götum og við þveranir. Þá er æskilegt að forðast að stígar þveri hvorn annan þar sem göngu- og hjólastígar og reiðstígar liggja saman. Þar sem því verður ekki hjá komið er mikilvægt að huga að því að lausamöl færir ekki yfir á hjólastígana, þar sem fallslys eru algengasta slys meðal hjólandi þar sem lausamöl er stór orsakapáttur.

Vegagerðin og Landssamband hestamanna gáfu út góðar leiðbeiningar um gerð og uppbyggingu reiðstíga, sem ætti að hafa til hliðsjónar bæði við hönnun nýrra reiðleiða og viðhald þeirra sem fyrir eru [20].



MYND 23 Reiðleiðir í Þingeyjarsveit. Núverandi reiðleiðir eru táknaðar með rauðu og leiðir á skipulagi eru táknaðar með grænu. Heimild: map.is/lh.

4.6 Almenningsamgöngur

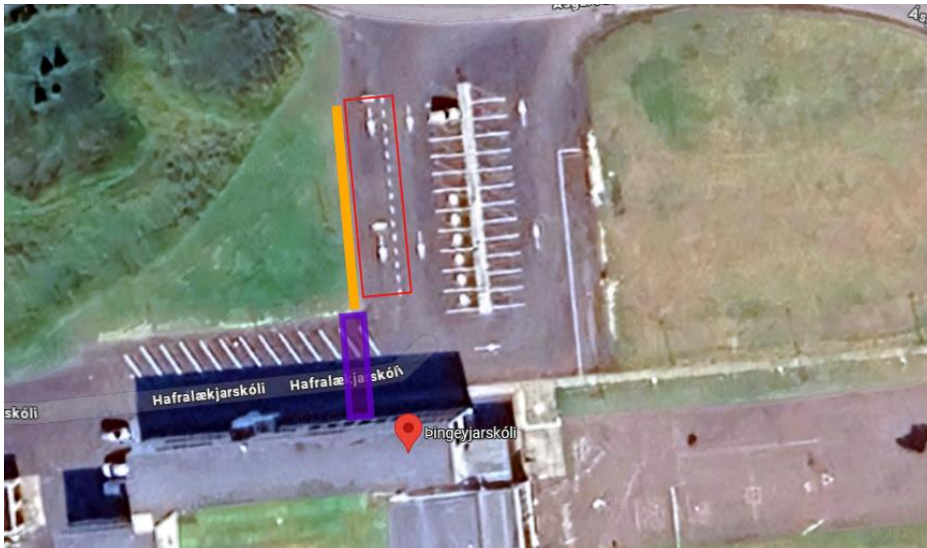
Umferðarslys tengd almenningsamgöngum, eins og strætó og skólaakstri, eru almennt fá á landsvísu og engin slík slys voru skráð í Þingeyjarsveit á greiningartímabilinu. Rannsóknir frá Norðurlöndum sýna þó að slysin eru oft tengd aðstæðum í kringum ferðina – til dæmis fallslys á leið til eða frá stoppistöð, við innstígi í vagn eða árekstur við önnur ökutæki [21]. Til að draga úr þessum slysum er mikilvægt að bæta öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda.

4.6.1 Skólaakstur

Sveitarfélög bera kostnað og ábyrgð á öryggi, velferð og hagsmunum nemenda í skólaakstri og að uppfylltar séu kröfur laga og reglugerða um umferðaröryggi [22]. Eins og áður hefur komið fram, þá ferðast um 73% grunnskólabarna í sveitarfélaginu reglulega með skólabíl. Að auki nýtir um 11% leikskólabarna sér reglulegan skólaakstur.

Í ljósi þessa er mikilvægt að leggja áherslu á að auka umferðaröryggi þeirra barna sem nýta skólaakstur. Það felur meðal annars í sér að tryggja öryggisbúnað í skólabílum, svo sem öryggisbelti. Jafnframt þarf að huga sérstaklega að aðgengi og öryggi á stoppistöðum, sérstaklega við skólabýggingar. Mikilvægt er að örugg gönguleið sé milli skólabílsins og inngangs skólans og að lýsing við leiðina sé fullnægjandi. Þá er einnig mælt með að rútustæði séu greinilega merkt þannig að önnur ökutæki leggi ekki þar.

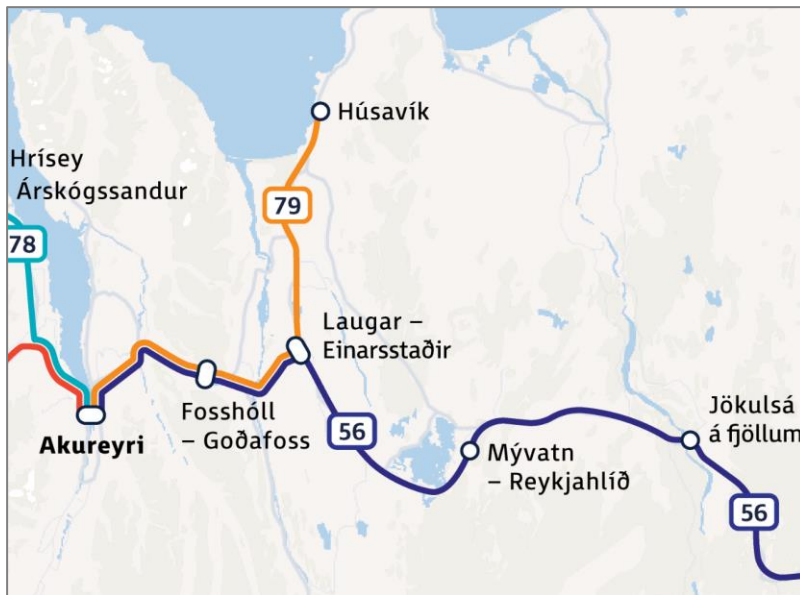
Langfelst börn koma með skólabíl í Stórutjarnaskóla (86%) og Þingeyjarskóla (95%). Nýlega var lagt bundið slitlag á bílastæðið fyrir framan Þingeyjarskóla með skilgreindum rútustæðum. Tryggja þarf gönguleið skólabarna frá rútustæðum með skilgreindri gönguleið með því að gera göngustíg vestan rútustæðanna og útbúa örugga gönguþverun yfir bílastæðið. Á Mynd 24 má sjá núverandi aðstæður á bílastæði Þingeyjarskóla og tillögur að öruggri gönguleið með bættri lýsingu.



MYND 24 Aðstæður við aðkomu Þingeyjarskóla. Rútustæði er merkt með rauðum kassa, tillaga að göngustíg meðfram rútustæðum með appelsínugulu og tillaga að staðsetningu gönguþverunar er merkt með fjólubláu.

4.6.2 Núverandi leiðarkerfi almenningssamgangna

Tvær landsbyggðarleiðir almenningssamgangna, leiðir 56 og 79, fara um sveitarfélagið, eins og sjá má á Mynd 25. Vegagerðin ber ábyrgð á rekstri almenningssamgangna á landsbyggðinni. Leið 79 fer milli Akureyrar og Húsavíkur, með viðkomu við Goðafoss og Laugar. Leið 56 tengir Akureyri og Egilsstaði og stoppar fjórum sinnum í Þingeyjarsveit: við Goðafoss, Laugar, Reykjahlíð og Jökulsá á Fjöllum.



MYND 25 Almenningsamgöngur um Píngeyjarsveit. Heimild: Strætó.

Almennt séð er öryggi, þá sérstaklega aðgengi, ábótavant við stoppistöðvar. Sérstaklega á þetta við um stoppistöðvar sem eru staðsettar við vinsæla ferðamannastaði, svo sem við Goðafoss, Skútustaði og Reykjahlíð, þar sem stoppistöðvar eru á bílastæðum sem einnig eru notuð af hópbifreiðum ferðamanna. Þetta getur valdið ruglingi meðal farþega og dregið úr öryggi.

Árið 2022 var gefin út skýrsla þar sem VSÓ Ráðgjöf og ÖBÍ vann að úttekt um ástand stoppistöðva á landsvísi [23]. Þar kemur fram að aðstæður við allar stoppistöðvar innan sveitarfélags Píngeyjarsveitar séu mjög slæmar með tilliti til aðgengis allra vegfarenda.

Í umræðum samráðshóps umferðaröryggisáætlunarinnar kom fram að aðgengi þeirra sem sækja nám við Framhaldsskólann á Laugum að stoppistöð almenningsamgangna er ófullnægjandi. Meðal annars eru innviðir ekki til staðar til að ganga milli skóla og stoppistöðvar, s.s. göngustígur og götulýsing.

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

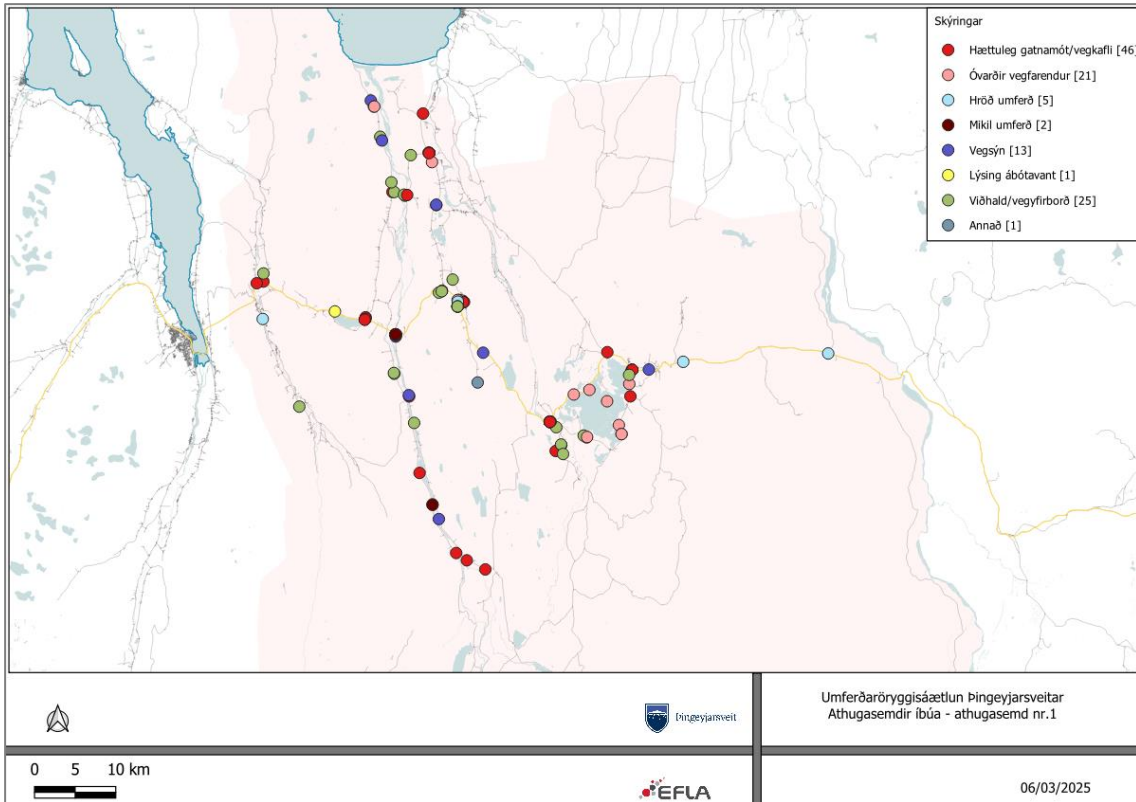
5 ÍBÚASAMRÁÐ

Í janúar og febrúar 2025 sendi Þingeyjarsveit út könnun þar sem íbúar voru hvattir til þess að koma með athugasemdir um varasama staði og hindranir í gatnakerfinu. Könnunin var rafræn og gátu íbúar komið með fleiri en eina athugasemd og bent á hættustaði, þ.e. staði þar sem þeir upplifa varasama staði í umferðinni. Alls bárust 114 athugasemdir þar sem bent var á 148 atriði. Athugasemdir voru flokkaðar í eftirfarandi flokka:

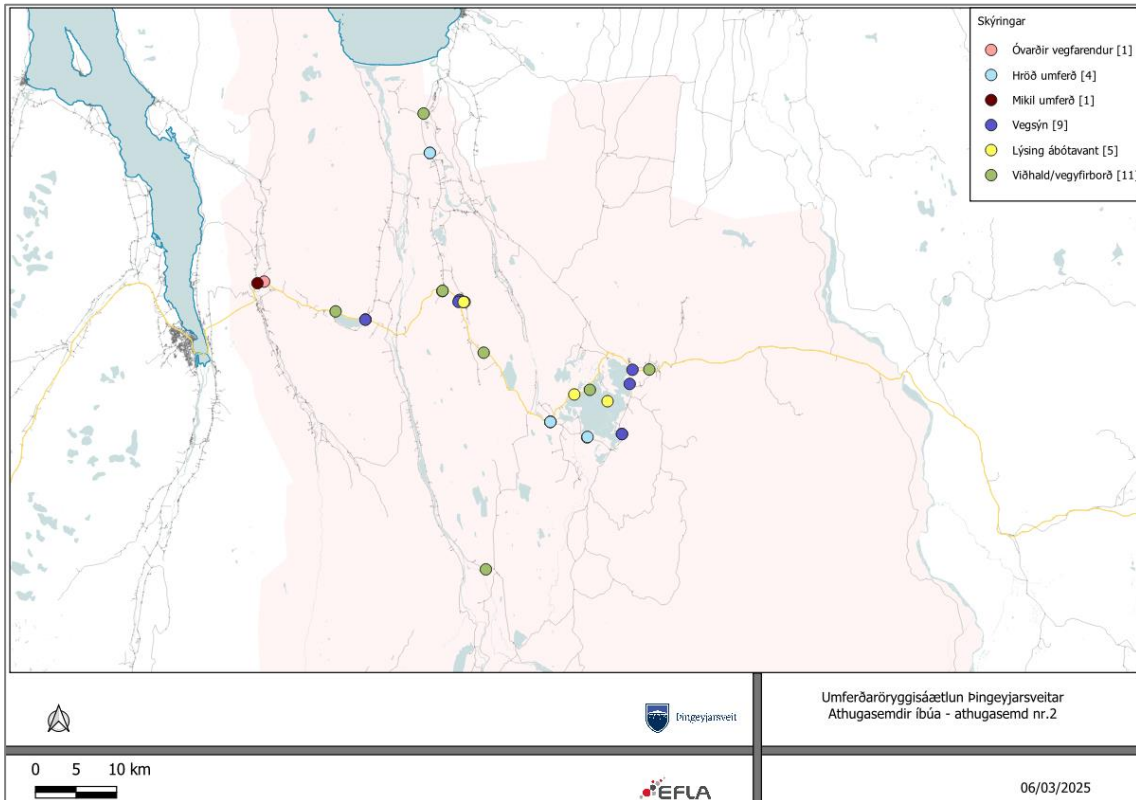
- Hættuleg gatnamót
- Óvarðir vegfarendur
- Hröð umferð
- Mikil umferð
- Skertar sjónlengdir
- Lýsing ábótavant
- Vatnar gönguleið / gönguverun
- Ófullnægjandi viðhald / þjónusta

Niðurstöður könnunarinnar má sjá á Mynd 26 og Mynd 27.

Sjá má í töflu 4 fjölda athugasemda eftir flokkum. Þar sem athugasemdir sneru að meira en einu atriði var það skráð sérstaklega í athugasemd 2. Í einhverjum tilfellum voru fleiri atriði nefnd en flest þeirra voru nefnd í öðrum athugasemdum og því ekki sýnd sérstaklega á mynd.



MYND 26 Athugasemdir íbúa Pingeyjarsveitar (nr.1) um umferðaröryggi. Staðsetning og flokkur.



MYND 27 Athugasemdir íbúa Pingeyjarsveitar (nr.1) um umferðaröryggi. Staðsetning og flokkur.

TAFLA 4 Athugasemdir sem bárust í íbúasamráði Þingeyjarsveitar varðandi umferðaröryggi, í janúar/febrúar 2025.

YFIRFLOKKUR	FJÖLDI ATRIÐA – ATHUGASEMD 1	FJÖLDI ATRIÐA – ATHUGASEMD 2
Hættuleg gatnamót	46	
Óvarðir vegfarendur	21	1
Hröð umferð	5	4
Mikil umferð	2	1
Skertar sjónlengdir	13	9
Lýsingu ábótavant	1	5
Ófullnægjandi viðhald / þjónusta	25	1
Annað	1	
Samtals	114	21

Töluvert margar athugasemdir bárust um gatnamót Hringvegur og Mývatnssveitarvegur, við Laxá. Athugasemdir sneru að því að þarna myndist oft hálfka, gatnamótin illa merkt og mikið um að fólk aki á umferðarskilti. Þá var einnig bent á að ekið sé hratt þarna og fólk átti sig á því seint að þjóðvegurinn beygi á þessum stað.

Eins bárust töluvert af athugasemdum um öryggi óvarinna vegfarenda á Laugum. Ein athugasemdin sneri að Hringveginum í gegnum Laugar og gangbraut sem er þar við Kvíhólsmýri. Skilti eru á staðnum um gangbraut en ekki nein yfirborðsmerking. Eins var töluvert bent á að engir innviðir væru á Austurhlíðarvegi fyrir óvarða vegfarendur og þar virði fólk illa hægri rétt.

Eins voru athugasemdir er sneru að öryggi óvarinna vegfarenda í kringum Mývatn og að þar væri æskilegt að klára göngu-og hjólastíg og gæta að þverunum yfir vegi – lýsa og skoða hraðatakmarkandi aðgerðir/minnka þverunarvegalegd.

6 FRÆÐSLA OG HVATNING

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

Mikilvægt er að fræðsla um umferð og öryggi sé samfelld og hefjist strax á fyrstu skólastigum. Samgöngustofa hefur því einnig lagt áherslu á að kynna umferðarfræðslu innan kennaranáms, með það að markmiði að vekja athygli mikilvægi hennar. Í umferðarlögunum er sérstaklega kveðið á um það að umferðarfræðsla skuli fara fram á öllum skólastigum. Umferðarfræðsla verður tekin inn í aðalnámskrá grunnskóla frá og með hausti 2025

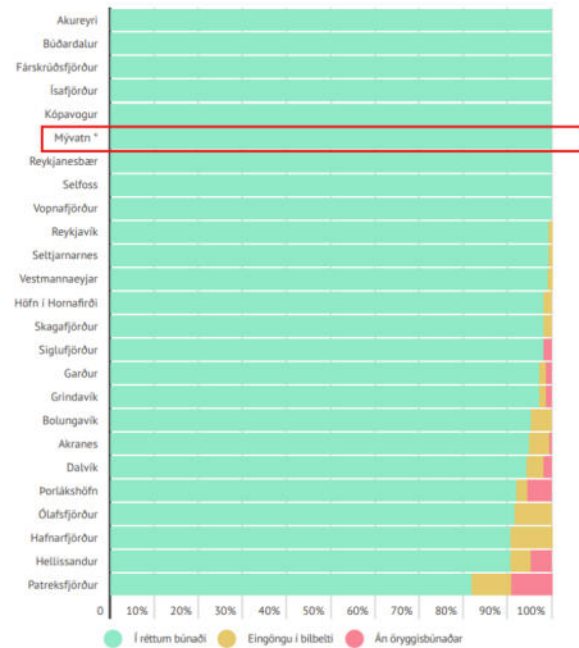
6.1 Leikskólar

Samgöngustofa heldur úti umferðarskóla (vef) fyrir elsta hóp leikskólabarna⁴. Í þeim skóla er fjallað um öryggi barna í bíl, hvernig best sé að þvera götur, hvar sé öruggt að hjóla og leika sér. Leikskólar sjá um umferðarskólann sjálfir, skrá þátttöku og fá sent viðurkenningaskjal og litabók fyrir hópinn [24]

³ <https://umferd.is/>

⁴ <https://www.umferd.is/leikskoli>

Mikilvægt er 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 [25]. Samgöngustofa og Slysavarnafélagið Landsbjörg gera reglulega könnun um öryggisbúnað barna í bílum við leikskóla. Niðurstöður könnunar frá 2023 sýna heilt yfir landið að staða í notkun öryggisbúnaðar fyrir börn er góð og verður betri með hverju árinu. Niðurstöður eru teknar saman fyrir þéttbýliskjarna og er Mývatn til fyrirmyndar með 100% árangur í notkun öryggisbúnaðar, sjá Mynd 28.



MYND 28 Notkun öryggisbúnaðar barna í bílum eftir þéttbýliskjörnum árið 2023

6.2 Grunnskólar

Samgöngustofa heldur einnig utan um umferðarvefinn sem ætlaður er grunnskólabörnum⁵. Þar er að finna fjölbreytt og aldursmiðað námsefni fyrir nemendur á yngsta, mið- og unglingastigi grunnskólans. Markmiðið er meðal annars að nemendur kunni skil á umferðarreglum og merkjum, hafi fengið þjálfun í notkun reiðhjóls, þekki til helstu atriða slysavarna, átti sig á nauðsyn þess að sýna örugga og ábyrga hegðun í umferðinni og þekki hvar þau megi leita helstu upplýsinga.

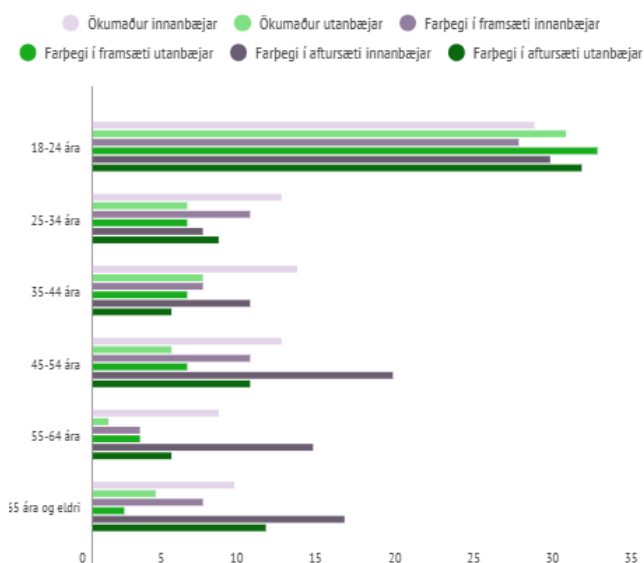
6.3 Aðrar menntastofnanir

Reglulega gerir Samgöngustofa kannanir á viðhorfi fólks til aksturshegðunar. Niðurstöður undanfarin ár hafa verið á þá leið að hægt er að sjá ákveðna viðhorfsbreytingu hjá fólki gagnvart þáttum sem hafa með umferðaröryggi að gera.

Í nýjstu könnuninni, framkvæmd árið 2024, kom meðal annars fram að þeim hefur fækkað sem segjast alltaf notast við bílbelti. Þegar betur er að gáð má sjá að mest viðhorfsbreyting er meðal yngri vegfarenda, milli 18-24 ára [26].

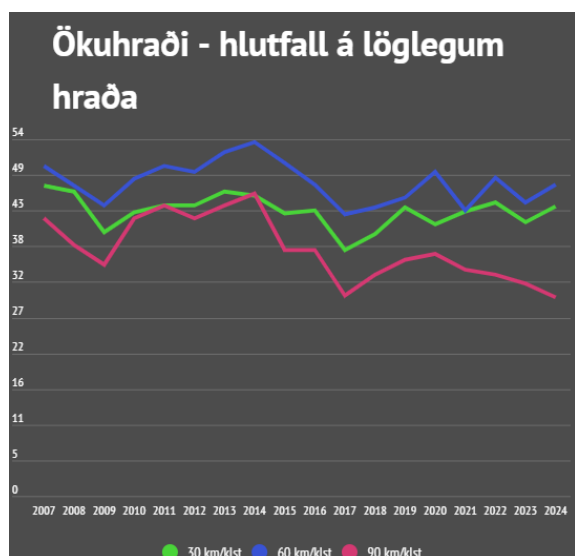
⁵ <https://www.umferd.is/grunnskoli>

Beltanotkun - eiga það til að sleppa beltinu - 2024



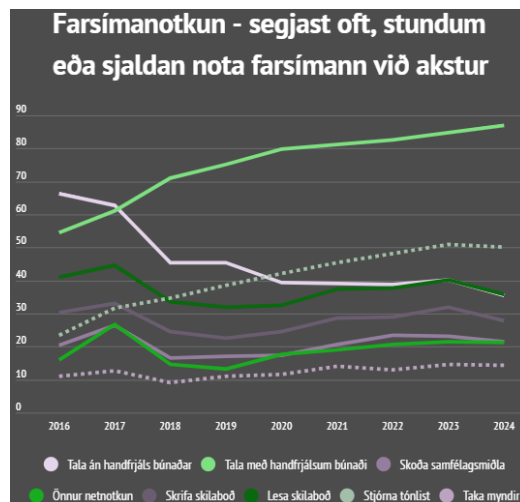
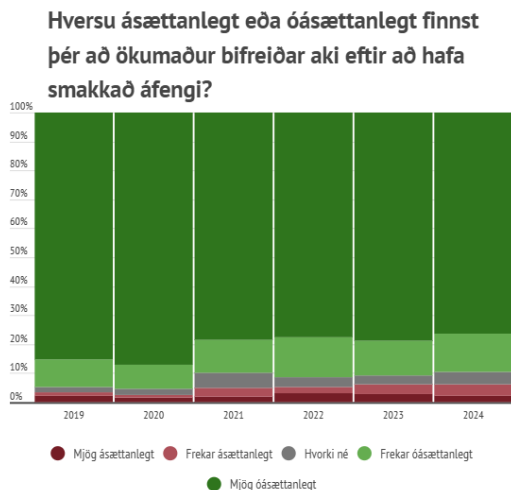
MYND 29 Ökumenn og farþegar sem eiga það til að sleppa því að notast við bílbelti eftir aldursflokkum.

Þá má einnig sjá að *einungis* 52% vegfarenda finnst ósættanlegt að aka yfir leyfilegum hámarkshraða innanbæjar en þróunin er hins vegar jákvæð. Engu að síður væri óskandi að hlutfallið væri hærra og að fleiri telji ósættanlegt að aka yfir leyfilegum hámarkshraða.



MYND 30 Viðhorf fólks til þess að aka yfir leyfilegum hámarkshraða innanbæjar undanfarin ár.

Þá má einnig sjá ákveðna þróun í að þeim fækkar sem finnst ósættanlegt að ekið sé eftir að hafa smakkað áfengi og að fleiri finnst það ekki hættuleg hegðun að eiga við símann sinn, við akstur.



MYND 31 Niðurstöður könnunar um hversu ásættanlegt fólki finnst að aka eftir að hafa smakkað áfengi (vinstri) og að eiga við símann sinn á meðan á akstri stendur (hægri).

Með tilliti til ofangreindra niðurstaða fer Samgöngustofa að öllum líkindum í átak, sérstaklega varðandi niðurstöður með bílbeltanotkunar yngra fólks. Þá er mælt með að Framhaldsskólinn á Laugum komi skilaboðum áleiðis til nemenda og hugað verði að átaki einnig innan skólanna.

7 MARKMIÐ OG ÁHERSLUATRIÐI

Markmið Þingeyjarsveitar í umferðaröryggismálum byggja annars vegar á áherslum sveitarfélagsins sjálfs og hins vegar á stefnu og markmiðum stjórnvalda á landsvísu, líkt og þau koma fram í umferðaröryggisáætlun ríkisstjórnarinnar.

Markmið Þingeyjarsveitar sem taka mið af markmiðum stjórnvalda eru eftirfarandi:

- Fækka látnum og alvarlega slösuðum að jafnaði um 5% á ári til ársins 2030.
 - o Engin börn, 14 ára og yngri, látist í umferðinni.

Áherslur umferðaröryggisáætlunar eru að:

- Bætt umferðaröryggi gangandi og hjólandi vegfarenda innan sveitarfélagsins, með sérstaka áherslu á börn og gönguleiðir skólabarna
- Leggja áherslu á umferðarfræðslu barna og ungmenna um umferðaröryggi og bílbeltanotkun
- Bætt öryggi gönguleiðar á og við ferðamannastaði
- Áhersla á bætt viðhald og vetrarþjónustu vega

Við endurskoðun umferðaröryggisáætlunarinnar ætti árangur þessara markmiða að vera metinn.

8 FRAMKVÆMDAÁÆTLUN OG FORGANGSVERKEFNI

Framkvæmdaráætlunin var mótuð með hliðsjón af fyrri greiningarvinnu, þar á meðal ábendingum frá íbúum, slysa- og hraðagreiningum, auk niðurstaðna úr samráðsfundum. Verkefni voru flokkuð í eftirfarandi flokka; aðgerðir innan þéttbýlis, þjóðvegir, fræðslu og hvatning og almenn verkefni.

Heildar framkvæmdarlista má sjá í viðauka B, en í kafla 8.1 að finna samantekt á forgangsverkefnum næstu ára ásamt yfirlitskortum sem sýnir staðsetningu þeirra. Lagt er til að áhersla verði lögð á að bæta öryggi óvarinna vegfarenda, einkum í nágrenni skóla, íþróttasvæða og ferðamannastaða.

Ljóst er að ekki verður unnt að hrinda öllum aðgerðum í framkvæmd samtímis þar sem umfang og fjöldi framkvæmda ræðst af fjárhagsáætlun sveitarfélagsins hverju sinni. Því er mikilvægt að framkvæmdalistinn nýtist sem lifandi vinnugagn sem styður við markvissar og forgangsraðaðar aðgerðir til að bæta umferðaröryggi í sveitarfélaginu.

8.1 Forgangsverkefni

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

8.1.1 Aðgerðir innan þéttbýlis

Yfirlitskort sem sýnir staðsetningu forgangsverkefna innan þéttbýlis má sjá á Mynd 32 og Mynd 33.

Nr. á korti	Staðsetning	Aðgerð	Hvaðan kom ábending	Umsjón
2	Laugar: Hjallavegur við Holt	Snyrta gróður við gatnamót þar sem hann skyggir á sýn ökumanna sem koma út Holt.	Íbúasamráð	Landeigendur
4	Reykjahlíð: Gangbraut á Hlíðarvegi alveg við Hringveg	Skilgreina/merkja gangbraut skv. hönnunarreglum. Skoða að koma fyrir miðeyju milli akstursstefna og hækka upp þverun.	Hagsmunasamráð/ hraðagreining	Þingeyjarsveit
5	Reykjahlíð: Gönguþverun á Hlíðarvegi við bílastæði móts við Heilsugæsluna	Koma fyrir hraðalækkandi aðgerð við gönguþverun og merkja með viðeigandi hætti. T.d. upphækkuð þverun, þrænging eða miðeyja milli akstursstefna.	Hagsmunasamráð, ráðgjafi	Þingeyjarsveit
6	Reykjahlíð: Gatnamót Hlíðarveggar-Múlavegar	Hraðalækkandi aðgerð við gönguþverun Hlíðarveggar. Skilgreina gönguþverun hornrétt á akstursstefnu og malbika gangstétt norðan við Hlíðarveg	Gönguleiðir skólabarna	Þingeyjarsveit
12	Reykjahlíð: Bílastæði við Reykjahlíðarskóla og íþróttahús	Skilgreina og merkja betur bílastæði til þess að gefa skýrt til kynna hvar á að leggja og aka.	Hagsmunasamráð	Þingeyjarsveit
13	Reykjahlíð: Gönguþveranir meðfram Hlíðarvegi	Merktar gönguþveranir verði merktar með skilti og málað yfirborð - viðhald á núverandi merkingum á Hellu-, Lyng-, Skúta-, Birki- og Kappahrauni	Hagsmunasamráð, ráðgjafi	Þingeyjarsveit

Nr. á korti	Staðsetning	Aðgerð	Hvaðan kom ábending	Umsjón
14	Reykjahlíð: Aðkoma að bílastæði verslunarkjarna af Hlíðarvegi	Gera örugga gönguþverun yfir innkeyslu t.d. með upphækkun og gangbrautarkerkingum. Skoða hvort það sé hægt að þrengja aðkomu (er 12,5m)	Hagsmunasamráð, ráðgjafi	Þingeyjarsveit
19	Reykjahlíð: Lóð Reykjahlíðarskóla	Skilgreina og tryggja öruggar gönguleiðir milli skóla og íþróttahúss, bæta lýsingu.	Hagsmunasamráð	Þingeyjarsveit
8	Bílastæði við Þingeyjarskóla	Þörf á að skilgreina gönguleiðir að skólabyggingu. Sér í lagi örugga gönguleiðir milli skólabíls og skólabyggingar. Malbika gangstétt vestan rústæða, bæta lýsingu og tryggja örugga gönguþverun yfir bílastæði.	Gönguleiðir skólabarna, Hagsmunasamráð	Þingeyjarsveit
16	Laugar: Austurhlíðarvegur við sundlaug/íþróttahús	Koma fyrir öruggri gönguþverun yfir Austurhlíðarveg og skilgreina gönguleið á milli göngubrúar og sundlaugar	Hagsmunasamráð	Þingeyjarsveit og Vegagerðin
17	Laugar: Bílastæði við sundlaug/íþróttahús	Skilgreina akstursleiðir bílastæðis frá Austurhlíðargötu og bæta lýsingu. Mála bílastæði og koma fyrir köntum við aðkomu bílastæðis.	Hagsmunasamráð	Þingeyjarsveit
18	Laugar: Akstursleið frá bílastæði við sundlaug að Laugaskóla/Hótel Laugum	Skilgreina sem vistgötu þar sem gangandi og hjólandi eru í forgangi - lækka hraða í 15 km/klst. og koma fyrir hraðalækkandi aðgerðum	Hagsmunasamráð	Þingeyjarsveit
102	Laugar: Gönguþverun á Hringvegi við Hólabraut/Kvíhólmýri	Setja miðeyju milli akstursstefna, auka lýsingu og uppfæra merkingar við þverun þannig hún sé í samræmi við reglugerðir	Íbúasamráð, Hagsmunasamráð	Vegagerðin
109	Laugar: Gönguþverun á Hringvegi við Austurhlíðarveg-Hólaveg	Setja miðeyju milli akstursstefna, auka lýsingu og uppfæra merkingar við þverun þ.a. hún sé í samræmi við reglugerð	Íbúasamráð, Hagsmunasamráð	Vegagerðin
117	Reykjahlíð: Hringvegur (1-r1) norðan Reykjahlíðar við Flugvallarveg	Koma fyrir þéttbýlishliði skv. leiðbeiningum. Gera betur grein fyrir að komið er inn í þéttbýli.	Hraðagreining	Vegagerðin
118	Reykjahlíð: Hringvegur um Reykjahlíð við Eldá	Koma fyrir skilgreindri gönguþverun yfir Hringveg sem tengir tjaldsvæði/hótel við þjónustu. Koma fyrir miðeyju milli akstursstefna og merktri gönguþverun.	Íbúasamráð, Hagsmunasamráð	Vegagerðin
120	Reykjahlíð: Hringvegur (1-r2) við þéttbýlismörk Reykjahlíðar	Koma fyrir þéttbýlishliði skv. leiðbeiningum. Gera betur grein fyrir að komið er inn í þéttbýli.	Hraðagreining	Vegagerðin
129	Reykjahlíð: Mývatnssveitarvegur við þéttbýlismörk Reykjahlíðar	Koma fyrir þéttbýlishliði skv. leiðbeiningum. Gera betur grein fyrir að komið er inn í þéttbýli.	Hraðagreining	Vegagerðin
201	Laugar: Austurhlíðarvegur milli Hringvegur og sundlaugar	Bæta aðstæður fyrir óvarða vegfarendur með göngustíg. Lækka hraða.	Íbúasamráð	Vegagerðin og Þingeyjarsveit
202	Laugar: Gata meðfram Álfastein	Lækka leyfilegan hámarkshraða í 30 km/klst og koma fyrir hraðalækkandi aðgerðum	Íbúasamráð	Þingeyjarsveit
205	Reykjahlíð: Göngustígur meðfram Hringvegi í gegnum þéttbýlið	M.a. klára þverun sem tengir Reykjahlíð við göngustíg meðfram Mývatnssveitarvegi. Skilgreina þverun yfir aðkomu að verslunarsvæði	Íbúasamráð	Þingeyjarsveit
206	Reykjahlíð: Hringvegur sunna Eldgjár að vegamótum við Mývatnssveitarveg	Bæta/framlengja lýsingu fram yfir vegamót Hringvegur-Mývatnssveitarvegur	Íbúasamráð	Vegagerðin
209	Reykjahlíð: Múlavegur að Reykjahlíðarskóla og íþróttahús	Koma fyrir göngustíg norðan megin við Múlaveg til að tengja byggð við íþróttasvæði	Hagsmunasamráð/gönguleiðir skólabarna	Þingeyjarsveit
210	Laugar: Austurhlíðarvegur meðfram Laugaskóla	koma fyrir lýsingu meðfram vegi og að bílastæðum við Hótel Laugar og skóla	Hagsmunasamráð/íbúasamráð	Vegagerðin og Laugaskóli



MYND 32 Aðgerðir sem eru í fyrsta forgangi innan þéttbýlis Reykjahlíðar. Staðbundnar aðgerðir táknaðar með punkt og aðgerðir fyrir vegkafla táknað með línu.

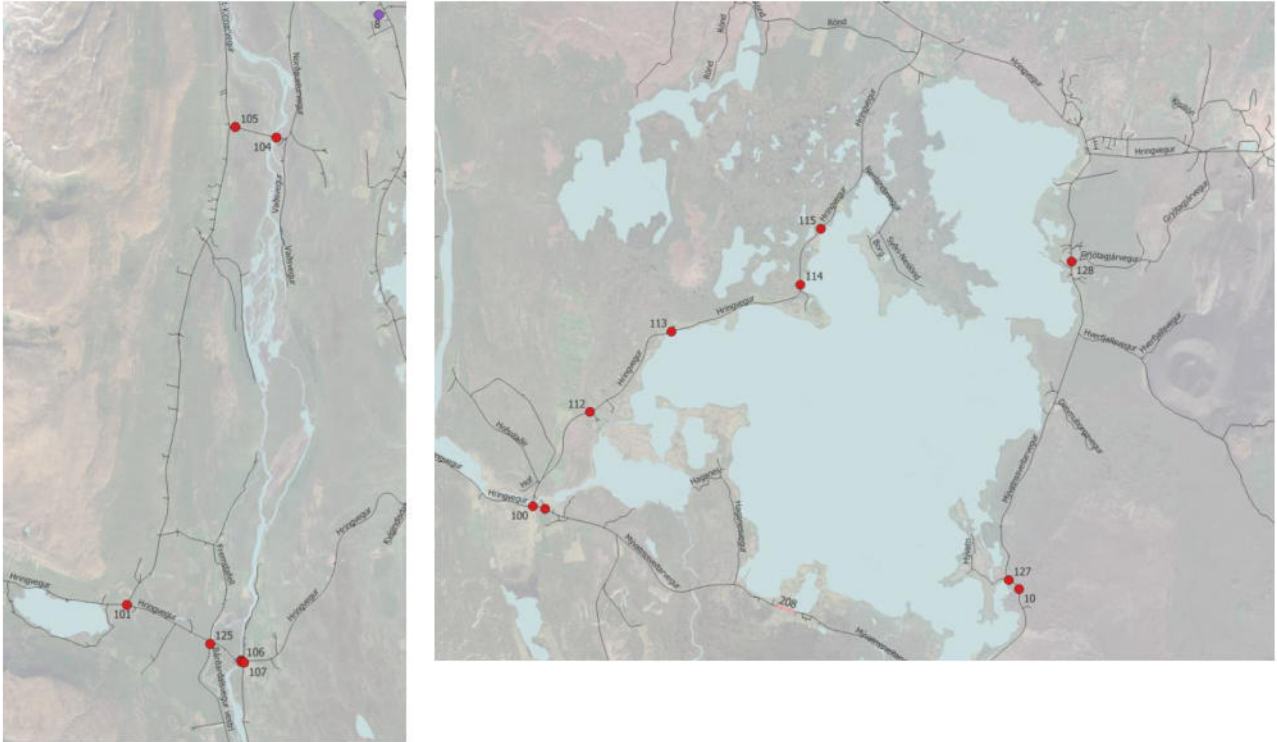


MYND 33 Aðgerðir sem eru í fyrsta forgangi innan þéttbýlis Lauga. Staðbundnar aðgerðir táknaðar með punkt og aðgerðir fyrir vegkafla táknað með línu

8.1.2 Aðgerðir á þjóðvegum

Yfirlitskort sem sýnir staðsetningu forgangsverkefna utan þéttbýlis má sjá á Mynd 34

Nr. á korti	Staðsetning	Aðgerð	Hvaðan kom ábending	Umsjón
3	Goðafoss	Skilgreina og skoða göngustíga um svæðið.	Íbúasamráð	Náttúruvernda stofnun
10	Stígur meðfram Mývatnssveitarvegi sunnan við Kálfaströnd	Þörf á að gera samfelldan hjóla- og göngustíg. Ekki er boðlegt að leiða óvarða vegfarendur inn á 70 km/klst veg.	Íbúasamráð	Þingeyjarsveit
100	Vegamót Hringvegur og Mývatnssveitarvegur við Laxá	Bæta aðstæður við vegamót m.a. með því að lækka hraða áður en komið er að vegamótum, gefa enn betur til kynna að vegamót eru framundan. Möguleg lýsing eða viðvörunar blikkljós. Skoða að koma fyrir hjárein á Hringveg.	Hagsmunasamráð/slysgreining/íbúasamráð	Vegagerðin
101	Vegamót Hringvegur (1-q5) og Norðausturvegur (85-01)	Koma fyrir aðgerðum til að draga úr hraða á Norðausturvegi áður en komið er að hringvegi. Mögulega bæta við lýsingu. Skoða að koma fyrir hjárein á Hringvegi til að auka öryggi beygju inn á Norðausturveg.	Hagsmunasamráð/slysgreining/íbúasamráð	Vegagerðin
104/105	Norðausturvegur við Út-Kinnarveg og yfir Skjálfafljóti - einbreið brú	Breikka brú og laga vegferil sem er í 90° við Út-Kinnarveg.	Hagsmunasamráð/íbúasamráð	Vegagerðin
106	Hringvegur (1-q6/7) um Skjálfafljóti við Goðafoss	Breikka brú. Frekari hraðalækkandi aðgerðir. Mikið að gerast á afmörkuðu svæði (einbreið brú, ferðamenn, fjöldi tenginga).	Hagsmunasamráð/íbúasamráð	Vegagerðin
107	Bárðadalsvegur eystri við Goðafoss/verslun	Skilgreina gönguþverur þar sem hún er ekki vel sýnileg af vegi. Jafnvel færa hana sunnar og ekki gefa kost á að þvera Bárðadalsveg á þessum stað.	Íbúasamráð	Vegagerðin
111	Mývatnssveitarvegur vestan við Arnarvatn 1	Ræsi er innan öryggissvæðis vegarins – lengja ræsi út fyrir öryggissvæði eða setja vegrið meðfram vegi beggja vegna.	Ráðgjafi/öryggissvæði	Vegagerðin
112/113/114/115	Hringvegur (1-r0) meðfram Mývatni vestan til.	Setja vegrið meðfram suður kanti vegarins þar sem Mývatn er innan öryggissvæðis. Þörf á að skoða allan kaflann	Ráðgjafi/öryggissvæði	Vegagerðin
125	Bárðadalsvegur um Öxará	Setja bundið slitlag.	Hagsmunasamráð / íbúasamráð	Vegagerðin
127	Mývatnssveitarvegur rétt sunnan við Kálfaströnd	Setja vegrið meðfram austur og vesturkanti vegarins þar sem Mývatn er innan öryggissvæðis vegarins	Ráðgjafi/öryggissvæði	Vegagerðin
128	Mývatnssveitarvegur við Grjótarveg - þverun stígs	Merkja gönguþverun með hraðalækkandi aðgerð t.d. miðeyja milli akstursstefna, upphækkuð þverun og merkingar.	Ráðgjafi/ þveranir	Þingeyjarsveit og Vegagerðin
133	Útsýnisstaður Mývatnssveitarvegi milli Höfða og Kálfastrandar	Skilgreina örugga gönguleið milli bílastæða yfir Mývatnssveitarveg	Ráðgjafi/ þveranir	Vegagerðin
208	Mývatnssveitarvegur við Sel	Skilgreina gönguleiðir meðfram vegi og yfir veg. Koma fyrir hraðalækkandi aðgerðum.	Hraðagreining/Hagsmunasamráð/íbúasamráð	Vegagerðin



MYND 34 Aðgerðir sem eru í fyrsta forgangi utan þéttbýlis. Staðbundnar aðgerðir táknaðar með punkt og aðgerðir fyrir vegkafla táknað með línu

8.1.3 Almennar aðgerðir og fræðsla*

Staðsetning	Aðgerð	Hvaðan kom ábending	Umsjón
Héraðsvegir	Bæta ástand héraðsvega í sveitarfélaginu t.d. Með bundnu slitlagi, reglulega að hefja þá.	Íbúasamráð	Vegagerðin og landeigendur
Snjómokstur í sveitarfélaginu	Bæta snjómokstur í sveitarfélaginu, sérstaklega þar sem skólabíll stoppar við afleggjara	Íbúasamráð/ hagsmunasamráð	Vegagerðin og Þingeyjarsveit
Tengivegir og aðrir vegir	Setja bundið slitlag eða hefja reglulega t.d. Grjótagjáveg að Mývatnssveitarvegi, Bárðardalsveg eystri og vestri, Austurhlíðarveg.	Íbúasamráð/ hagsmunasamráð	Vegagerðin og landeigendur
Vegir innan sveitarfélagsins	Úttekt á vegöxlum vega í sveitarfélaginu	Slysagreining	Vegagerðin og Þingeyjarsveit
Aðstæður við skóla	Skoða aðgengi og öryggi við skóla, þá sérstaklega gönguleiðir milli skólabíls og skólabyggingar	Hagsmunasamráð	Þingeyjarsveit
Fræðsla - Skólastarf	Auka fræðslu meðal nemenda í framhaldsskóla um mikilvægi bílbeltanotkunar		Framhaldsskólinn á Laugum og samfélagslögreglan
Fræðsla - Skólastarf	Setja sameiginlega stefnu hjá öllum skólastjórnendum um umferðarfræðslu í grunnskólum í samráði við Samgöngustofu		Þingeyjarsveit og Samgöngustofa

*Almenn verkefni eru ekki staðsett á yfirlitskortu.

8.2 Vísar og eftirfylgni

Mikilvægt er að fylgja eftir áætluninni og meta árangur aðgerða með viðeigandi eftirfylgni. Umferðaröryggisvísar nýtast vel til að meta framvindu, sérstaklega hvað varðar almennar aðgerðir, þó þeir séu síður hentugir við mat á staðbundnum aðgerðum

Við mat á árangri staðbundinna aðgerða er mikilvægt að liðin séu nokkur ár frá framkvæmd til mats. Ástæðan er sú að slys eru oft tilviljun og því getur dregið úr fjölda slysa skömmu eftir aðgerð án þess að það endurspegli raunverulegan árangur.

Mælt er með að lágmarki fjögur ár líði áður en árangur er metinn. Nánari umfjöllun um öryggisvísa er í má finna í Tafla 5.

TAFLA 5 Umferðaröryggis vísar til að mæla árangur umferðaröryggisáætlunar og meta hvort markmiðum hafi verið náð.

Gerð	Aðgerð	Vísir
Markmið	Engin börn, 14 ára og yngri, látist í umferðinni.	Fjöldi alvarlegra og banaslysa meðal barna eftir slysategundum
Markmið	Fækka látnum og alvarlega slösuðum að jafnaði um 5% á ári til ársins 2030.	Fjöldi alvarlegra- og banaslysa til ársins 2030.
Þingeyjarsveit	Öruggar gönguleiðir skólabarna. Skoða heildstætt gönguleiðir skólabarna innan þéttbýla; milli heimilis, skólábíls og almenningsgangna	Fjöldi leik-, 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.
Vegagerðin	Úttekt á öryggi hliðarsvæða vega..	Fjöldi kílómetra á stofnbrautum þar sem hliðarsvæði uppfyllir Veghönnunarreglur.
Þingeyjarsveit	Heildstæð úttekt á gangbrautum og þverunum í sveitarfélaginu.	Fjöldi gangbrauta og þverana þar sem hefur farið fram úttekt á aðstæðum og aðgerðaráætlun gerð.
Almenningsgöngur (Vegagerðin)	Skoða aðgengi og öryggi við strætó stoppistöðvar	Fjöldi stoppistöðva þar sem framkvæmd hefur verið öryggisrýni og aðgerðaráætlun gerð.
Almennt	Öryggi vegfarenda á bílastæðum, m.a. við ferðamannastaði	Fjöldi slysa meðal gangandi vegfarenda á bílastæðum.

9 LOKAORÐ

Greining á umferðaróhöppum og -slysum leiddi í ljós að almennt er hægt að gera bæta umferðaröryggi í Þingeyjarsveit.

Í kafla 8 eru listar yfir verkefni og forgangs röðun 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 fjögur til fimm ár. Æskilegt væri ef samráðshópur hittist eftir að tvö ár þegar tímabilið er hálfnað til að fara yfir verkefni og nýjar ábendingar.

10 HEIMILDASKRÁ

- [1] Stjórnarráðið, „Umferðaröryggisáætlun 2024-2038,“ Innviðaráðuneytið, Reykjavík, 2023.
- [2] Samgöngustofa, Umferðarslys á Íslandi 2024, Reykjavík: Samgöngustofa, 2025.
- [3] Hagstofan, „Heildarfjöldi erlendra farþega,“ Ferðamálastofa, 2025. [Á neti]. Available: <https://www.ferdamalastofa.is/is/gogn/fjoldi-ferdamanna/heildarfjoldi-erlendra-ferdamanna>. [Skoðað 29 Maí 2025].
- [4] H. Hvoslef og R. Muskaug, „Håndbok V723, Analyse av ulykkessteder,“ Statens Vegvesen, Oslo, Norway, 2014.
- [5] SKL, Rätt fart i staden, Stockholm: Vägverket, 2008.
- [6] Trafikverket, „Hastighet ock krockvåld,“ 2022. [Á neti]. Available: <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/sakerhet-pa-vag/hastighetsgranser-pa-vag/hastighet-och-krockvald/>. [Skoðað 06 2024].
- [7] E. Høye og E. Rune, „Trafikksikkerhetshåndboken: Bakgrunn om ulykker, risiko og metaanalyse,“ TØI-rapport, 1692, Oslo, 2019.
- [8] E. Høye, „Framkommelighetstiltak for kollektivtrafikk,“ í *Trafikksikkerhetshåndboken*, Oslo, TØI, 2020, p. 3.18.
- [9] Statens Vegvesen, „Fartsdempende tiltak,“ Oslo, 2018.
- [10] Vegregler, Fartdæmpere, København: Anlæg og Planlægning, 2014.
- [11] VTI, Hastighetsdämpande åtgärder; En litteraturstudie med fokus på nya trafikmiljöåtgärder och ITS - orienterende lösningar, Linköping: VTI, 2011.
- [12] Vegagerðin, „Þjóðvegir í þéttbýli - Leiðbeiningar 2010,“ Vegagerðin, Reykjavík, 2010.
- [13] A. Niska, S. Gustafsson, J. Nyberg og J. Eriksson, „Cyklisters singelolyckor. Analys av olycks-och skadedata samt djupintervjuer,“ VTI, Linköping, 2013.
- [14] M. Berntman, „Fotgängares olyckor och skador i trafikmiljö med fokus på fallolyckor,“ Lund University, Lund, 2015.
- [15] H. R. G. Krøyer, „s 30 km/h a 'safe' speed? Injury severity of pedestrians struck by a vehicle and the relation to travel speed and age,“ *IATSS research*, 2014.

- [16] EFLA, Hraðatakmarkandi aðgerðir, Reykjavík: Rannsóknarsjóður Vegagerðarinnar, 2021.
- [17] L. Ekman og C. Hydén, „Pedestrian safety in Sweden,“ Chapel Hill, 1999.
- [18] Alþingi, „Umferðarlög,“ 12 04 2024. [Á neti]. Available: <https://www.althingi.is/lagas/nuna/2019077.html>. [Skoðað 07 05 2024].
- [19] S. Rutberg, A.-K. Lindqvist og M. Henriksson, „Prövning och analys av barnets bästa när det gäller nationell rekommendation för aktiva skolresor – en barnkonsekvensanalys,“ VTI, Luleå Tekniska Universitetet, Linköping, 2022.
- [20] Vegagerðin og Landssamband hestamanna, Reiðstígar-gerð og uppbygging, Vegagerðin, 2022.
- [21] H. & W. Berntman, Hur säker är bussen? Skador och risker i samband med bussresor i tätort, Lund: Lund University, 2012.
- [22] Menntamálaráðuneytið, Reglur um skólaakstur í grunnskóla, Stjórnartíðindi, 2009.
- [23] VSÓ Ráðgjöf, Ástand stoppistöðvar á landsvísu, Reykjavík: VSÓ, 2022.
- [24] Samgöngustofa, „Umferðarskólinn,“ 2024. [Á neti]. Available: <https://www.umferd.is/umferdarskolinn>. [Skoðað 13 06 2024].
- [25] Samgöngustofa, „Börn í bíl,“ Samgöngustofa, 2024. [Á neti]. Available: <https://island.is/boern-i-bil>. [Skoðað 13 06 2024].
- [26] G. G. Gunnarsson, „Könnun á aksturshegðun,“ í *NVF - Íslandsdeils umferðaröryggis*, Reykjavík, 2024.
- [27] Samgöngustofa, „Um slysaskrá,“ 15 01 2024. [Á neti]. Available: <https://www.samgongustofa.is/umferd/tolfraedi/umferdarslys/um-slysaskra/>. [Skoðað 2024].

VIÐAUKI A - FUNDARGERÐ FRÁ FUNDI SAMRÁÐSHÓPS

VIÐAUKI B - ALLAR AÐGERÐIR

For-gangur	Staðsetning	Aðgerð	Ástæða aðgerðar	Hvaðan kom ábending	Umsjón
1	Laugar: Hjallavegur við Holt	Snyrta gróður við gatnamót þar sem hann skyggir á sýn ökumanna sem koma út Holt.	Gróður skyggir á sýn	Íbúasamráð	Landeigendur
1	Reykjahlíð: Gangbraut á Hlíðarvegi alveg við Hringveg	Skilgreina/merkja gangbraut skv. hönnunarreglum. Skoða að koma fyrir miðeyju milli akstursstefna og hækka upp þverun.	Merkingar við gangbraut ekki nægar fyrir óvarða vegfarendur	Hagsmunasamráð/hraðagreining	Þingeyjarsveit
1	Reykjahlíð: Gönguþverun á Hlíðarvegi við bílastæði móts við Heilsugæsluna	Koma fyrir hraðalækkandi aðgerð við gönguþverun og merkja með viðeigandi hætti. T.d. upphækkuð þverun, þrenging eða miðeyja milli akstursstefna.	Til þess að viðhalda 30 km/klst hraða er þörf á hraðalækkandi aðgerð. Gönguþverun illa merkt.	Hagsmunasamráð, ráðgjafi	Þingeyjarsveit
1	Reykjahlíð: Gatnamót Hlíðarveggar-Múlavegar	Hraðalækkandi aðgerð við gönguþverun Hlíðarveggar. Skilgreina gönguþverun hornrétt á akstursstefnu og malbika gangstétt norðan við Hlíðarveg	Lækka hraða við skóla þar sem börn eru að ganga, þverunarvegalengd gangandi of löng.	Gönguleiðir skólabarna	Þingeyjarsveit
1	Reykjahlíð: Bílastæði við Reykjahlíðarskóla og íþróttahús	Skilgreina og merkja betur bílastæði til þess að gefa skýrt til kynna hvar á að leggja og aka.	Ekki nægilegar merkingar til staðar og ekki ljóst hvar á að leggja eða aka	Hagsmunasamráð	Þingeyjarsveit
1	Reykjahlíð: Gönguþveranir meðfram Hlíðarvegi	Merktar gönguþveranir verði merktar með skilti og málað yfirborð - viðhald á núverandi merkingum á Hellu-, Lyng-, Skúta-, Birki- og Kappahrauni	Til þess að fylgja hönnunarreglum.	Hagsmunasamráð, ráðgjafi	Þingeyjarsveit
1	Reykjahlíð: Aðkoma að bílastæði verslunarkjarna af Hlíðarvegi	Gera örugga gönguþverun yfir innkeyrslu t.d. með upphækkun og gangbrautamerkingum. Skoða hvort það sé hægt að þrengja aðkomu (er 12,5m)	Tryggja öryggi óvarðra vegfarenda á göngustíg og við þveranir	Hagsmunasamráð, ráðgjafi	Þingeyjarsveit
1	Reykjahlíð: Lóð Reykjahlíðarskóla	Skilgreina og tryggja öruggar gönguleiðir milli skóla og íþróttahúss, bæta lýsingu.	Umferðaröryggi barna við skólann er ekki gætt þar sem engar skilgreind gönguleið er milli frístunda og skóla.	Hagsmunasamráð	Þingeyjarsveit
1	Bílastæði við Þingeyjarskóla	Þörf á að skilgreina gönguleiðir að skólabyggingu. Sér í lagi örugga gönguleiðir milli skólabíls og skólabyggingar. Malbika gangstétt vestan rúttustæða, bæta lýsingu og tryggja örugga gönguþverun yfir bílastæði.	Lítið um skilgreindar gönguleiðir frá bílastæði og rúttustæði.	Gönguleiðir skólabarna, Hagsmunasamráð	Þingeyjarsveit
1	Laugar: Austurhlíðarvegur við sundlaug/íþróttahús	Koma fyrir öruggri gönguþverun yfir Austurhlíðarveg og skilgreina gönguleið á milli göngubrúar og sundlaugar	Ekki skilgreind gönguþverun til staðar, þörf á að bæta öryggi þverunar.	Hagsmunasamráð	Þingeyjarsveit og Vegagerðin

For-gangur	Staðsetning	Aðgerð	Ástæða aðgerðar	Hvaðan kom ábending	Umsjón
1	Laugar: Bílastæði við sundlaug/Íþróttahús	Skilgreina akstursleiðir bílastæðis frá Austurhlíðargötu og bæta lýsingu. Mála bílastæði og koma fyrir köntum við aðkomu bílastæðis.	Ökutæki geta keyrt um á mjög stóru svæði og engin aðgreining er á milli bílastæðis og götu.	Hagsmunasamráð	Þingeyjarsveit
1	Laugar: Akstursleið frá bílastæði við sundlaug að Laugaskóla/Hótel Laugum	Skilgreina sem vistgötu þar sem gangandi og hjólandi eru í forgangi - lækka hraða í 15 km/klst. og koma fyrir hraðalækkandi aðgerðum	Tenging sundlaugar, íþróttasvæðis, skóla og hótels og því töluvert um óvarða vegfarendur á gangi.	Hagsmunasamráð	Þingeyjarsveit
1	Laugar: Gönguþverun á Hringvegi við Hólabraut/Kvíhólmýri	Setja miðeyju milli akstursstefna, auka lýsingu og uppfæra merkingar við þverun þannig hún sé í samræmi við reglugerðir	Í dag er þetta merkt gangbraut á þjóðvegi án nokkurra hraðatakmarkandi aðgerða.	Íbúasamráð, Hagsmunasamráð	Vegagerðin
1	Laugar: Gönguþverun á Hringvegi við Austurhlíðarveg-Hólaveg	Setja miðeyju milli akstursstefna, auka lýsingu og uppfæra merkingar við þverun þ.a. hún sé í samræmi við reglugerð	Í dag er þetta merkt gangbraut á þjóðvegi án nokkurra hraðatakmarkandi aðgerða.	Íbúasamráð, Hagsmunasamráð	Vegagerðin
1	Reykjahlíð: Hringvegur (1-r1) norðan Reykjahlíðar við Flugvallarveg	Koma fyrir þéttbýlishliði skv. leiðbeiningum. Gera betur grein fyrir að komið er inn í þéttbýli.	Hraðaakstur í gegnum Reykjahlíð. 85% hraði mældist um 60-75km/klst	Hraðagreining	Vegagerðin
1	Reykjahlíð: Hringvegur um Reykjahlíð við Bjarg	Koma fyrir skilgreindri gönguþverun yfir Hringveg sem tengir tjaldsvæði/hótel við þjónustu. Koma fyrir miðeyju milli akstursstefna og merktri gönguþverun.	Engin örugg gönguþverun sem tengir þéttbýlið sitthvoru megin við hringveginn. Hraðaakstur á hringveginum í gegnum Reykjahlíð	Íbúasamráð, Hagsmunasamráð	Vegagerðin
1	Reykjahlíð: Hringvegur (1-r2) við þéttbýlismörk austan Reykjahlíðar	Koma fyrir þéttbýlishliði skv. leiðbeiningum. Gera betur grein fyrir að komið er inn í þéttbýli.	Hraðaakstur í gegnum Reykjahlíð. 85% hraði mældist um 60-75km/klst	Hraðagreining	Vegagerðin
1	Reykjahlíð: Mývatnssveitarvegur við þéttbýlismörk sunnan Reykjahlíðar	Koma fyrir þéttbýlishliði skv. leiðbeiningum. Gera betur grein fyrir að komið er inn í þéttbýli.	Hraðaakstur í gegnum Reykjahlíð. 85% hraði um 60-75km/klst	Hraðagreining	Vegagerðin
1	Laugar: Austurhlíðarvegur milli Hringvegar og sundlaugar	Bæta aðstæður fyrir óvarða vegfarendur meðfram Austurhlíðarvegi með því að gera göngustíg. Lækka hraða.	Engir innviðir eru á götunni. Bæta sérstaklega frá tjaldsvæði að verslun og aðgengi fyrir nemendur milli skólans og almenningssamgangna	Íbúasamráð /hagsmunasamráð	Vegagerðin og Þingeyjarsveit
1	Laugar: Gata meðfram Álfastein	Lækka leyfilegan hámarks hraða í 30 km/klst og koma fyrir hraðalækkandi aðgerðum	Leyfilegur hámarks hraði 50 km/klst. Börn oft að þvera götu og að leik í kring.	Íbúasamráð	Þingeyjarsveit
1	Reykjahlíð: Göngustígur meðfram Hringvegi í gegnum þéttbýlið	M.a. klára þverun sem tengir Reykjahlíð við göngustíg meðfram Mývatnssveitarvegi. Skilgreina þverun yfir aðkomu að verslunarsvæði	Enginn skilgreindur göngustígur meðfram Hringveginum á þessum stað sem tengir nýjan stíg meðfram Mývatnssveitarvegi.	Íbúasamráð	Þingeyjarsveit
1	Reykjahlíð: Hringvegur sunna Eldgjár að vegamótum við Mývatnssveitarveg	Bæta/framlengja lýsingu fram yfir vegamót Hringvegar-Mývatnssveitarvegar	Vegamót illa séð í vondu skyggni. Gangandi vegfarendur að þvera Hringveginn á nýjum stíg.	Íbúasamráð	Vegagerðin
1	Reykjahlíð: Múlavegur að Reykjahlíðarskóla og íþróttahús	Koma fyrir göngustíg norðan megin við Múlaveg til að tengja byggð við íþróttasvæði	Tryggja öruggar gönguleiðir að íþróttasvæði	Hagsmunasamráð/gönguleiðir skólabarna	Þingeyjarsveit

For-gangur	Staðsetning	Aðgerð	Ástæða aðgerðar	Hvaðan kom ábending	Umsjón
1	Laugar: Austurhlíðarvegur meðfram Laugaskóla	koma fyrir lýsingu meðfram vegi og að bílastæðum við Hótel Laugar og skóla	Dimmar aðstæður, sjónlengdir erfiðar við afleggjara að skóla	Hagsmunasamráð/íbúasamráð	Vegagerðin og Laugaskóli
1	Stígur við Goðafoss	Skilgreina og skoða betur göngustíga um svæðið t.d. til að tryggja að fólk fari ekki slóða sem leiðir að vegi	Gamlir slóðar og stígar geta ruglað ferðamenn hvert á að fara og leiða þá á óruggar slóðir.	Íbúasamráð	Náttúruverndars tofnun
1	Stígur meðfram Mývatnssveitarvegi sunnan við Kálfaströnd	Þörf á að gera samfelldan hjóla- og göngustíg.	Ekki er boðlegt að leiða óvarða vegfarendur inn á 70 km/klst veg. Áætlað er að stígur verði kláraður um þennan kafla sumarið 2025	Íbúasamráð	Þingeyjarsveit
1	Vegamót Hringvegjar og Mývatnssveitarvegjar við Laxá	Bæta aðstæður við vegamót m.a. með því að lækka hraða áður en komið er að vegamótum, gefa enn betur til kynna að vegamót eru framundan. Möguleg lýsing eða víðvörðunarblikkljós.	Mörg slys á vegamótunum þar sem ökutæki aka útaf. Ökumenn geta átt erfitt með að sjá vegamótin og aka fram af þegar ekið er til suðurs af brú. Vegagerðin er með vegamótin í skoðun.	Hagsmunasamráð/slysgreining/íbúasamráð	Vegagerðin
1	Vegamót Hringvegjar (1-q5) og Norðausturvegar (85-01)	Lækka hraða við vegamót, mögulega bæta við lýsingu. Koma fyrir aðgerðum til að draga úr hraða á Norðausturvegi áður en komið er að hringvegi	Erfitt að átta sig á að þarna sé vegamót vegna lélegrar veggisýnar frá Norðausturvegi - blindhæð þegar horft er til vesturs. Mikið um útafakstur yfir vegmótin til suðurs.	Hagsmunasamráð/slysgreining/íbúasamráð	Vegagerðin
1	Norðausturvegur við Út-Kinnarveg (85) og yfir Skjálfafljóti - einbreið brú	Breikka brú og laga vegferil sem er í 90° við Út-Kinnarveg.	Framkvæmd er á ósamþykktri samgönguáætlun Vegagerðarinnar.	Hagsmunasamráð/íbúasamráð	Vegagerðin
1	Hringvegur (1-q6/7) um Skjálfafljóti við Goðafoss	Breikka brú. Frekari hraðalækkandi aðgerðir. Mikið að gerast á afmörkuðu svæði (einbreið brú, ferðamenn, fjöldi tenginga).	Hraðakstur um svæðið og mikið ferðamannasvæði þar sem óvarðir vegfarendur ganga meðfram vegi. Framkvæmd er á ósamþykktri samgönguáætlun Vegagerðarinnar.	Hagsmunasamráð/íbúasamráð	Vegagerðin
1	Bárðadalssvegur eystri við Goðafoss/verslun	Skilgreina gönguþverun þar sem hún er ekki vel sýnileg af vegi. Jafnvel færa hana sunnar og ekki gefa kost á að þvera Bárðadalssveg á þessum stað.	Húsið skýggir á sýn á gönguþverun og eins er þverunin í beygju. Mikið af ferðamönnum að þvera veginn	Íbúasamráð	Vegagerðin
1	Mývatnssveitarvegur vestan við Arnarvatn 1	Setja vegrið meðfram vegi beggja vegna þar sem ræsi er innan öryggissvæðis	Ræsi og vatn eru innan öryggissvæðis vegarins.	Ráðgjafi/öryggissvæði	Vegagerðin
1	Hringvegur (1-r0) meðfram Mývatni vestan til.	Setja vegrið meðfram austur kanti vegarins á þeim stöðum þar sem Mývatn er innan öryggissvæðis. Þörf á að skoða allan kaflann	Mývatn er innan öryggissvæðis vegarins.	Ráðgjafi/öryggissvæði	Vegagerðin
1	Bárðadalssvegur um Öxará	Setja bundið slitlag.	Lélegur vegur og einbreið brú. Framkvæmdir á ósamþykktri samgönguáætlun VG (3 km vegkafla að Öxará)	Hagsmunasamráð / íbúasamráð	Vegagerðin
1	Mývatnssveitarvegur rétt sunnan við Kálfaströnd	Setja vegrið meðfram austur og vesturkanti vegarins þar sem Mývatn er innan öryggissvæðis vegarins	Mývatn er innan öryggissvæðis vegarins.	Ráðgjafi/öryggissvæði	Vegagerðin
1	Mývatnssveitarvegur við Grjótárveg - þverun stígs	Merkja gönguþverun með hraðalækkandi aðgerð t.d. miðeyja milli akstursstefna, upphækkun þverun og merkingar.	Óvarðir vegfarendur að þvera 50 km/klst veg. 85% hraði mælist þó hærrí en 50 km/klst	Ráðgjafi/ þveranir og Hraðagreining	Þingeyjarsveit og Vegagerðin
1	Útsýnisstaður á Mývatnssveitarvegi milli Höfða og Kálfastrandar	Skilgreina örugga gönguleið milli bílastæða yfir Mývatnssveitarveg	Gangandi að þvera veginn þar sem er 70 km/klst leyfilegur hraði.	Ráðgjafi/ þveranir	Vegagerðin

For-gangur	Staðsetning	Aðgerð	Ástæða aðgerðar	Hvaðan kom ábending	Umsjón
1	Mývatnssveitarvegur við Sel	Skilgreina gönguleiðir meðfram vegi og yfir veg. Koma fyrir hraðalækkandi aðgerðum.	Hraðaakstur, 85% hraði mældist 50-60 km/klst en leyfilegur hraði 30 k/klst. Engar skilgreindar gönguleiðir yfir Mývatnssveitarveg og mikið um ferðamenn á svæðinu. Framkvæmdir fyrirhugaðar af Vegagerðinni sumar 2025	Hraðagreining/ Hagsmunasamráð/ Íbúasamráð	Vegagerðin
1	Héraðsvegir	Bæta ástand héraðsvega í sveitarfélaginu t.d. Með bundnu slitlagi, reglulega að hefla þá.	Ástand héraðsvega er slæmt og þörf er á reglubundnu viðhaldi	Íbúasamráð	Vegagerðin og landeigendur
1	Snjómokstur í sveitarfélaginu	Bæta snjómokstur í sveitarfélaginu, sérstaklega þar sem skólabíll stoppar við afleggjara		Íbúasamráð/ hagsmunasamráð	Vegagerðin og Þingeyjarsveit
1	Tengivegir og aðrir vegir	Setja bundið slitlag eða hefla reglulega t.d. Grjótagjáveg að Mývatnssveitarvegi, Bárðardalsveg eysti og vestri, Austurhlíðarveg.	Ástand vega er slæmt og þörf er á reglubundnu viðhaldi	Íbúasamráð/ hagsmunasamráð	Vegagerðin og landeigendur
1	Vegir innan sveitarfélagsins	Úttekt á vegöxlum vega í sveitarfélaginu	Töluvert um útafakstur í slysgreiningu. Kom fram á samráðsfundi að atvinnubílstjórar stærri ökutækja hafa komið á orði um að vegaxlir eru of mjóar á köflum og þeir upplifa óöryggi að mæta öðrum ökutækjum.	Slysgreining /hagsmunasamráð	Vegagerðin og Þingeyjarsveit
1	Fræðsla - Skólastarf	Auka fræðslu meðal nemenda í framhaldsskóla um mikilvægi bílbeltanotkunar	Til að auka bílbeltanotkun meðal yngri vegfarenda		Framhaldsskólinn á Laugum og samfélagslögreglan
1	Fræðsla - Skólastarf	Setja sameiginlega stefnu hjá öllum skólastjórnendum um umferðarfræðslu í grunnskólum í samráði við Samgöngustofu			Þingeyjarsveit og Samgöngustofa
2	Bílastæði fyrir Stórugjá	Þörf á að bæta aðstöðu fyrir ferðamenn a skoða Stórugjá. Fjölga bílastæðum eða bæta aðgengi/göngustíga frá öðrum bílastæðum	Fá ökutæki geta lagt á tilgreindu bílastæði. Ökutæki leggja meðfram vegi og ferðamenn að ganga meðfram vegi.	Íbúasamráð	Vegagerðin og Landeigendur
2	Bárðardalsvegur eystri - bílastæði við Rauðá	Skilgreina aðstæður og aðkomu fyrir strætó	Engin aðkoma/aðstaða fyrir farþega strætó til staðar	Hagsmunasamráð	Vegagerðin og Landeigendur
2	Vegamót Hringvegur og Fnjóskadalsvegur eystri 835-01	Snyrta gróður við veg	Gróður byrgir á sýn.	Íbúasamráð	Vegagerðin og Landeigendur
2	Hringvegur 1-q7	Skoða það að koma fyrir vegriði vestan við veg, meðfram gili. Þó svo að gil sé utan öryggissvæðis vegarins (9m) þá ætti að skoða að koma vegriði fyrir vegna aðstæðna (beygja)	30m frá vegbrún að gilsbrún. Vegur í sveigju rétt áður en komið er að stað.	Íbúasamráð	Vegagerðin
2	Hringvegur (1-q9) sunnan við Mávötn	koma fyrir skilti sem varar við krappri beygju	kröpp beygja þegar komið er niður brekku þegar ekið er til suð-vesturs. Sly með meiðslum í beygjunni þar sem ökumaður keyrir útaf.	Slysgreining	Vegagerðin

For-gangur	Staðsetning	Aðgerð	Ástæða aðgerðar	Hvaðan kom ábending	Umsjón
2	Vegamót Aðaldalsvegur og Staðarbrautar	Snyrta gróður við veg	gróður skyggir á þegar komið er Staðarbraut að Aðaldalsvegi	Íbúasamráð	Vegagerðin
2	Hringvegur (1-r3) milli Jarðbaðgsvegur og Bjarnarflagsstöðvar	Setja vegrið meðfram suður kanti vegarins þar sem vatn er innan öryggissvæðis	Vatn við Bjarnarflag er innan öryggissvæðis vegarins.	Ráðgjafi	Vegagerðin
2	Hringvegur við Jökulsá á Fjöllum	Breikka brú. Færa veglínu. Framkvæmd er á samgönguátælu.	Einbreið brú	Hagsmunasamráð	Vegagerðin
2	Vegamót Norðausturvegar (85) og Aðaldalsvegur (845)	Staðsetja biðskuldumerki á réttan stað við biðskuldumerkingar á vegi - nær vegamótunum.	Ökumenn virða ekki biðskuldu. Vegamót ný uppfærð,	Íbúasamráð	Vegagerðin
2	Norðausturvegur (85) hjá Núpsvöllum	Koma fyrir leiðbeinandi hraðaskilti með lægri hraða og viðvörumerki um krappa beygju.	Hraðaakstur og kröpp beygja	Íbúasamráð	Vegagerðin
2	Vegmót Hringvegur-Jarðbaðsvegur	Skoða að koma fyrir hjárein við T-vegamót.	Hleypta umferð framhá þeim sem taka vinstri beygju inn á Jarðbaðsveg	Hagsmunasamráð	Vegagerðin
2	Stígur meðfram Hringvegi milli Hlíðarvegur og Reynihlíðar	Malbika stíg	Aukið aðgengi fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur	Ráðgjafi	Þingeyjarsveit
2	Hringvegur 1-q7 austan við Aðaldalsveg	Skoða hvort þörf er á leiðbeinandi hraðaskilti fyrir beygjur.	Tölverður hlykkur á 90 km/klst vegi.	Íbúasamráð	Vegagerðin
2	Hringvegur um Laugar - í gegnum þéttbýli	Skoða hraðatakmarkandi aðgerðir á Hringveginum í gegnum þéttbýlið t.d frekari hraðavaraskilti, miðeyjur milli akstursstefna.	85% hraði fyrir árið 2024 er milli 75-80 km/klst í gegnum þéttbýlið. Nemendur og íbúar kvarta yfir miklum hraða. Þéttbýlishlið mögulega langt í burtu	Hraðagreining	Vegagerðin
2	Hringvegur (1-r5) austan Mývatnsöræfi	Úttekt á breidd vegaxla.	Stór ökutæki upplifa sig ekki örugg að mætast á veginum þar sem vegaxlir eru ekki taldar trausvekjandi	Hagsmunasamráð	Vegagerðin
3	Vegamót Hringvegur-Kröfluvegar	Endurskoða vegamót m.a gera Kröfluveg hornrétt á Hringveg	vegna lélegrar sýnar frá Kröfluvegi til austurs	Hagsmunasamráð	Vegagerðin
3	Bjarnarflagslón	Skilgreina betur bílastæði og laga til að gera ökumönnum ljóst hvar er hægt að stöðva	Ferðamenn stöðva bíla á hringveginum og leggja úti kanti	Hagsmunasamráð	Vegagerðin og Landsvirkjun
3	Hringvegur milli Reykjahlíðar og Bjarnarflag	Gera göngu og hjólastíg - hægt að notast við gamla veginn að hluta til.	Ferðamenn ganga/hjóla á hringveginum til að komast að Jarðböðunum, Bjarnarflagi og Grjótagjá	Hagsmunasamráð	Þingeyjarsveit og Vegagerðin
3	Reykjahlíð/Laugar/Þingeyjarskóli	Strætóakstur verður í boði í félagsmiðstöð og tómstundir	Skipulagður akstur er ekki í boði fyrir sveitarfélagið (innan sveitarfélagsins) annað en landsbyggðarstrætó	Hagsmunasamráð	Þingeyjarsveit
3	Goðafoss/Laugar/Reykjahlíð/Jökulsá	Bæta aðstæður við stoppistöðvar fyrir leiðir 56 og 79 um sveitarfélagið. Sérstaklega við Goðafoss og Reykjahlíð	Stoppistöðvar eru staðsettar á bílastæðum og ekki skilgreindar öruggar gönguleiðir að og frá stoppistöð. Stöðvar við Goðafoss og Reykjahlíð eru staðsettar á fjölförnu bílastæði þar sem geta skapast erfiðar aðstæður	Ráðgjafi	Almenningssam göngur /Vegagerðin

