



MOSFELLSBÆR



Umferðaröryggisáætlun Mosfellsbæjar 2016-2020

Mars 2016





14316

S:\2014\14316\Greinagerð\14316_170114_Umferðaröryggisskýrsla_Mos.docx

Mars 2016

Nr. útg.	Dagsetning	Unnið	Yfirfarið	Samþykkt
1.Drög	23.12.2015	KEP/SJ	SÓ	SJ
2.Drög	17.01.2016	KEP/SJ	SÓ	SJ
3.Drög	05.02.2016	KEP/SJ	SÓ	SJ
4.Drög	16.03.2016	KEP/SJ	SO	SJ



Efnisyfirlit

1	Inngangur	3
1.1	Samráðshópur	3
1.2	Verkferli	4
2	Stöðumat og greiningarvinna	5
2.1	Slysagreining	5
2.2	Þjóðvegir	6
2.3	Götur innanbæjar	8
2.4	Almenningssamgöngur	10
2.5	Óvarðir vegfarendur	10
2.6	Skólar og skólaleiðir	11
2.7	Ökumaður og farartæki	12
2.8	Fræðsla og áróður	12
3	Stefna og markmið	13
3.1	Á landsvísu	13
3.2	Höfuðborgarsvæðið	13
3.3	Staðbundin	13
3.4	Stefna og markmið fyrir umferðaröryggisáætlun 2016-2020	14
4	Framkvæmdaáætlun og forgangsröðun verkefna	15
4.1	Þjóðvegir	15
4.2	Götur innanbæjar	15
4.3	Almenningssamgöngur	16
4.4	Óvarðir vegfarendur	16
4.5	Skólar og skólaleiðir	17
4.6	Fræðsla	18
4.7	Forgangsröðun verkefna	18
5	Niðurstöður	21
6	Heimildir	22
7	Viðhengi	23



1 Inngangur

Markmið þessarar skýrslu er að vinna að bættu umferðaröryggi í Mosfellsbæ, svo íbúar og aðrir vegfarendur komist leiðar sinnar innanbæjar og til og frá bænum á sem öruggastan hátt.

Mosfellsbær skrifaði undir samning við Samgöngustofu um gerð umferðaröryggisáætlunar árið 2010, árið 2011 hófst svo vinna við gagnaöflun og árið 2012 vinnsla áætlunarinnar. Árið 2013 var umferðaröryggisáætlun tilbúin. Í áætluninni var farið yfir helstu atriði sem brýnt þótti að taka á m.t.t. umferðaröryggis. Má þar m.a. nefna endurbætur á stofnbrautum, úrbætur við grunnskólana, s.s. gönguleiðir, lýsing og bílastæðamál, og bætt aðgengi við biðstöðvar Strætó. Einnig voru umferðarslys í Mosfellsbæ greind.

Árið 2015 var hafin endurskoðun áætlunarinnar sem miðaði að því að virkja íbúa og fá breiðara samráð um aðgerðir á framkvæmdalista. Einnig þótti mikilvægt að forgangsraða aðgerðum sem talið var mest brýnt að fara í á næstu 4 árum.

Lagt er til að farið verði yfir stöðu verkefna á framkvæmdalista reglulega og ný markmið sett að 4 árum liðnum.

Frá því fyrri áætlun var lögð fyrir árið 2013 hefur verið farið í ýmsar aðgerðir tiltekna þar. Nýtt hringtorg á gatnamótum Þverholts og Skeiðholts hefur litið dagsins ljós. Strætóbiðstöðin við Háholt hefur verið endurbætt og ný undirgöng undir Vesturlandsveg við Aðaltún hafa verið tekin í notkun. Stofnstígur hefur verið framlengdur frá Aðaltúni að Brúarlandi. Við gatnaframkvæmdir hefur gagngert verið farið í það að taka niður gangstéttir við þveranir til að koma á aðgengi fyrir alla. Unnið hefur verið að því að bæta merkingar og skiltun. Því er ljóst að vinna umferðaröryggisáætlunar skilar sér í úrbótum.

1.1 Samráðshópur

Samráðshópur var myndaður með helstu hagsmunaaðilum umferðaröryggis hjá sveitarfélaginu, eins og lagt er til í leiðbeiningum um gerð umferðaröryggisáætlana. Í samráðshópnum voru eftirfarandi:

Jóhanna B Hansen	Framkvæmdastjóri Umhverfissviðs
Lára Dröfn Gunnarsdóttir	Verkefnisstjóri á Umhverfissviði
Theódór Kristjánsson	Skipulagsnefnd Mosfellsbæjar
Baldur Grétarsson, í stað hans komu síðar Katrín Halldórsdóttir og Svanur G Bjarnason	Vegagerðin
Haraldur Sigpórsson, í stað hans komu síðar Kolbrún Guðný Þorsteinsdóttir og Gunnar Geir Gunnarsson	Samgöngustofa
Guðbrandur Sigurðsson	Lögreglan
Ragnheiður Einarsdóttir	Strætó Bs.
Jóhanna Magnúsdóttir	Lágafellsskóli
Þrúður Hjelm	Krikaskóli
Óðinn Pétur Vigfússon	Varmárskóli
Ragnheiður Halldórsdóttir	Leikskólinn Hlíð
Sæmundur Eiríksson	Reiðveganefnd
Ríkharður Örn	Íbúi í Mosfellsbæ



Úrsúla Junemann	Hjólreiðar
Baldur Ingason	Foreldrafélag
Hrefna Hrólfsdóttir	Foreldrafélag

Ráðgjafar við vinnu verkefnisins voru Kristjana Erna Pálsdóttir og Svanhildur Jónsdóttir hjá VSÓ Ráðgjöf.

1.2

Verkferli

Tafla 1-2: Verkferli

Tímabil	Aðgerðir
Febrúar 2015	Kynning fyrir Skipulagsnefnd Mosfellsbæjar
Mars 2015	Samráðshópur skipaður
Mars 2015	Samráðshópur fundaði og fór yfir fyrri vinnu umferðaröryggisáætlunar og mótaði stefnu nýrrar áætlunar
Apríl 2015	Auglýst eftir ábendingum frá íbúum í Mosfellingi og á heimasíðu Mosfellsbæjar
Júní 2015	Fundur með bæjarverkfræðing, fulltrúa skipulagsnefndar og verkefnisstjóra Mosfellsbæjar
Október 2015	Fundur með bæjarverkfræðing, fulltrúum Vegagerðar og fulltrúum Samgöngustofu
Desember 2015	Fundur með Verkefnisstjóra Mosfellsbæjar
Desember 2015	Umferðaröryggisáætlun send í yfirllestur hjá Mosfellsbæ
Janúar 2016	Umferðaröryggisáætlun send í yfirllestur hjá samráðshóp
Febrúar 2016	Umferðaröryggisáætlun kynnt fyrir skipulagsnefnd Mosfellsbæjar
Mars 2016	Umferðaröryggisáætlun kynnt fyrir íbúum á opnum fundi
Mars 2016	Útgáfa umferðaröryggisáætlunar

Við gerð árlegrar fjárhagsáætlunar skal taka tillit til umferðaröryggisáætlunar. Áætlað er að umferðaröryggisáætlun sé endurnýjuð eftir fjögur ár. Fram að þeim tíma verði ábendingum sem berast sveitarfélaginu varðandi umferðaröryggi safnað saman og þær skoðaðar. Jafnframt verði unnið að þeim úrbótum sem lagðar eru fram í þessari umferðaröryggisáætlun. Gert er ráð fyrir því að haldinn verði fundur með samráðshóp tveimur árum eftir útgáfu umferðaröryggisáætlunar þar sem farið verður yfir verkefnastöðu og nýjar ábendingar. Í framhaldi af samráðsfundinum verði minnisblað sent til sveitarstjórnarmanna.

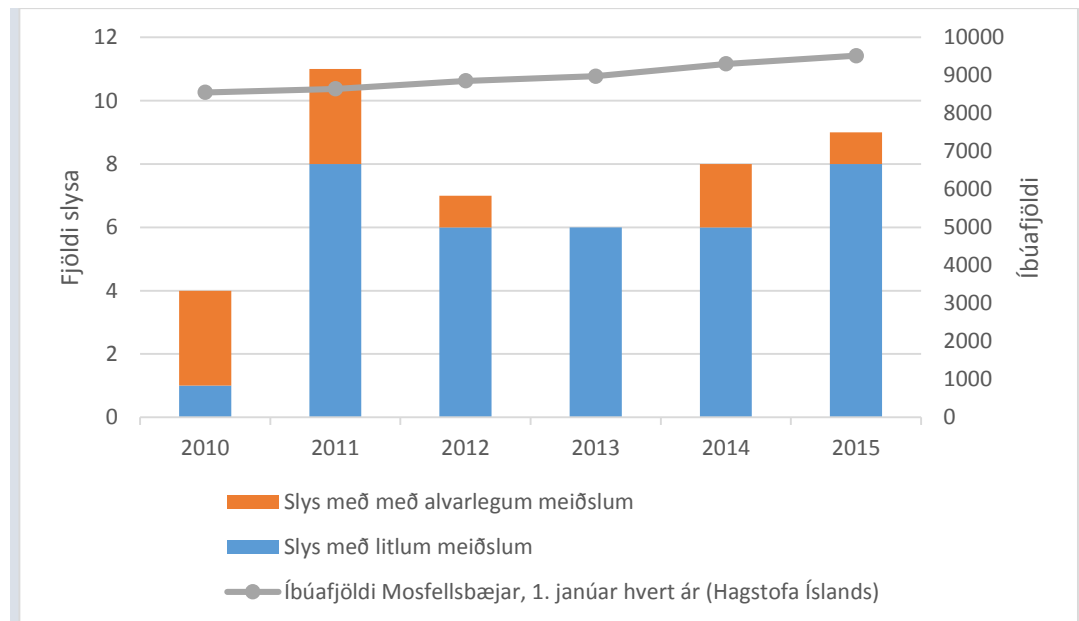


2 Stöðumat og greiningarvinna

2.1 Slysagreining

Tilvikum er skipt upp í fjóra flokka, banaslys, alvarlegt slys, slys með litlum meiðslum og óhöpp án meiðsla. Með óhöppum án meiðsla er átt við tilvik þar sem einungis hefur orðið eignatjón. Slys á hinsvegar við tilvik þar sem tjón hefur orðið á fólki en banaslys á við um tilvik sem hefur leitt til dauðsfalls.

Samkvæmt slysaögnum frá Samgöngustofu voru engin banaslys í Mosfellsbæ á árunum 2010-2015. Fjöldi alvarlegra slysa á tímabilinu voru 10, en slys með litlum meiðslum voru 35. Á mynd 2.1 að neðan má sjá þróun slysa með meiðslum á tímabilinu en þeim fækkaði frá 2011-2013 en hefur svo farið fjölgandi frá árinu 2013. Flest slys með meiðslum voru árið 2011.



Mynd 2.1 Fjöldi slysa á árunum 2010-2015

Greining á staðsetningu og lýsingu á alvarlegu slysunum má sjá í töflu 2.1.

Tafla 2-1: Slys með alvarlegum meiðslum í Mosfellsbæ árin 2010-2014.

Ár	Staðsetning	Lýsing slyss
2010	Vesturlandsvegur hringtorg við Hamrahlíð.	Bifhjóli ekið fyrir bifreið sem ekur út úr innri hring hringtorgs.
2010	Vesturlandsvegur við N1.	Ekið á gangandi sem er á leið þvert yfir akbraut.
2010	Kvíslartunga.	Ekið yfir fótgangandi þegar hann stígur út úr bíl.
2011	Leirutangi	Fall af bifhjóli.
2011	Þverholt - gangbraut við Arion banka	Ekið á fótgangandi á gangbraut.
2011	Vesturlandsvegur, Ásland gengt	Fall af bifhjóli.
2012	Súluhöfði	Hjólreiðamaður hjólar þvert yfir akbraut í veg fyrir sendibíl.
2014	Vesturlandsvegur hringtorg við Álafossveg	Fall af bifhjóli.



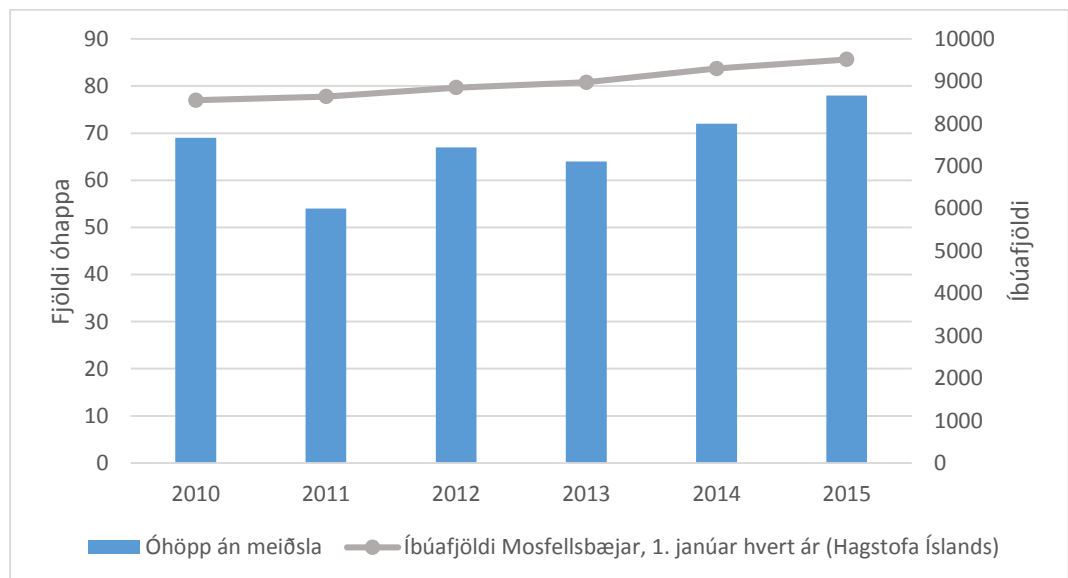
2014	Reykjavegur	Árekstur við vinstri beygju inn í götu eða innkeyrslu.
2015	Reykjavegur	Fall af bifhjóli

Samkvæmt slysaögnum frá Samgöngustofu verða 45% af umferðaslysum í Mosfellsbæ með alvarlegum og litlum meiðslum á Vesturlandsvegi en 41% allra tilvika gerast á Vesturlandsveginum. Í töflu 2-1 að ofan sést að 2 af 10 alvarlegum slysum gerðust við hringtorg á Vesturlandsvegi. Grunur er um að hraði í hringtorgum sé of mikill.

Greining alvarlegra slysa sýnir að 4 af 10 slysum verða á óvörðum vegfarendum, þ.e. fótgangandi og hjólandi. Verkfræðistofan Efla tók saman yfirlit yfir umferðaróhöpp í umdæmi Mosfellsbæjar. Þar kemur m.a. fram að í flestum tilvikum er aðeins einn aðili þ.e. ökumaður viðriðinn óhappið og að slys á óvörðum vegfarendum eru rúmur fimmtungur allra slysa í umdæminu þó þau séu aðeins 3% allra tilvika. Í viðhengi 1 má sjá greiningu Eflu en hún tekur til tímabilsins 2005-2012.

Það vakti athygli að 4 af 10 alvarlegum slysum gerast við fall af bifhjóli. Slysni voru greind nánar og gerðust þau á mismunandi stöðum og ekkert í umhverfinu sem virðist hafa haft áhrif á slysin, veður- og birtuskilyrði voru góð í öllum tilfellum. Mikilvægt er að öikumenn bifhjóla sýni aðgát og noti hlífðarbúnað.

Flest skráð tilvik eru óhöpp án meiðsla, árið 2011 fækkaði óhöppum til muna frá árinu áður, óhöppum fór svo aftur fjölgandi árið 2012 og hefur haldið áfram að fjölga til ársins 2015 fyrir utan árið 2013 en þá fækkaði óhöppum lítillega. Á mynd 2.2 má sjá þróun óhappa án meiðsla á tímabilinu.



Mynd 2.2 Fjöldi óhappa án meiðsla á árunum 2010-2015

Óhöpp án meiðsla voru helst við aftanákeyrslur, vegna árekstra við akreinaskipti, þegar ekið var í veg fyrir bifreiðar, ekið á umferðarskilti eða vegrið, ekið á fasta hluti á veginum og bakkað á kyrrstæða bíla. Nokkuð var einnig um óhöpp á gatnamótum við húsagötur og safnbrautir sem og á bílastæðum stofnana og verslana.

2.2 Þjóðvegir

Útfærsla á Vesturlandsvegi er mjög mismunandi gegnum Mosfellsbæ, frá því að vera fjórar akreinar, tvær í hvora áttina með vegrið milli akstursstefna, í fjórar akreinar án



aðskilnaðar milli akstursstefna og í þrjár akreinar (2+1) án aðskilnaðar milli akstursstefna. Vegsníðin eru misbreið og vegaxlir misbreiðar.

Æskilegt væri að vegurinn væri með sömu gæðum allsstaðar gegnum bæinn, fjórar akreinar (2+2) með aðskilnað milli akstursstefna, að vegsníðin séu allsstaðar það breið að ásættanlegs öryggis sé gætt og að vegaxlir séu allsstaðar þannig að mögulegt sé að víkja til hliðar og stöðva án þess að trufla umferð.

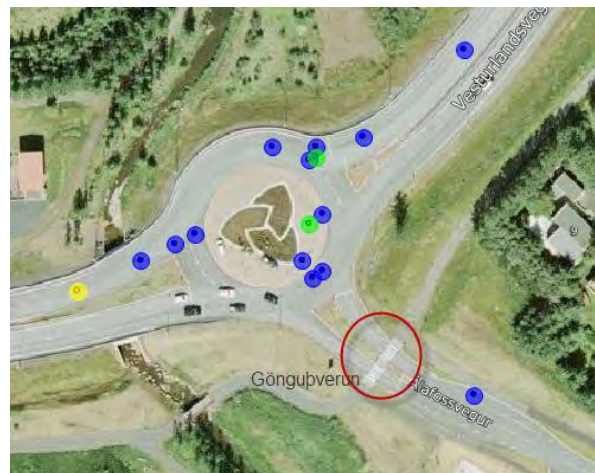
Vesturlandsvegur milli Skarhólabrautar og Langatanga er einungis með þrjár akreinar, tvær til vesturs og eina til austurs. Umferðin er mikil og hraðinn einnig. Brýnt er að fara í það að fjölga akreinum í fjórar og fá vegrið milli akstursstefna, til að gera þennan vegarkafli sem öruggastan. Með því að bæta við einni akrein á þessum stað verður allur Vesturlandsvegur í gegnum Mosfellsbæ með 4 akreinar.

Á Vesturlandsvegi frá Langatanga að Þverholti eru fjórar akreinar, en vegstæðið er of mjótt til að fyllsta öryggis sé gætt. Upphaflega var vegurinn byggður sem tvær akreinar, ein í sitt hvora áttina. Árið 2000 voru síðan vegaxlirnar byggðar út. Öryggisfjarlægðir eru ennþá of litlar og vegaxlirnar of mjóar. Akreinar eru líka farnar að síga og því orðnar hættulegar.

Það er nauðsynlegt að fara í að aðskilja akstursstefnurnar og breikka þversnið vegsins, breikka axlirnar, lagfæra vatnsrásir meðfram veginum og færa ljósastaura utar.

Þegar slysatölur Samgöngustofu fyrir Mosfellsbæ eru skoðaðar er áberandi hversu stór hluti tilvika í bænum á sér stað á Vesturlandsveginum eða 41%, þar af eru þrjú alvarleg slys. Af þessum tilvikum gerast flest þeirra í og við hringtorgin. Hringtorgin í gegnum bæinn eru sex og leyfilegur hámarkshraði í gegnum þau er 70 km/klst. Miðað við þann fjölda óhappa sem þar verða má áætla að hraðinn sé of mikill miðað við aðstæður. Tvö af alvarlegu slysunum á Vesturlandsvegi urðu í og við hringtorg. Framkvæma þarf hraðamælingar þar til að greina betur hvort um vandamál sé að ræða. Útfærsla aðkomu að hringtorgum skiptir máli varðandi hraðakstur í gegnum hringtorg.

Nokkur slys hafa orðið í hringtorginu á gatnamótum Vesturlandsvegur og Álafossvegur, mynd 2.3. Gegnum hringtorgið á Vesturlandsvegi er hámarkshraði 70 km/klst, en á Álafossvegi er hámarkshraði 50 km/klst. Ökumenn keyra oft mjög hratt niður Vesturlandsveginn til austurs og hægja lítið á sér áður en komið er í hringtorgið, hraðinn er því oft mikill í beygjunni inn Álafossveginn. Við enda Álafossvegur er gangbraut sem erfitt getur verið að koma auga á ef komið er á miklum hraða út úr hringtorginu, einnig er líftill tími til að stöðva bifreið á miklum hraða ef gangandi vegfarandi er á leið yfir gangbrautina. Mikilvægt er að þveranir við gatnamót hringtorga séu staðsettar þannig að ráðrúm gefist til að stöðva ökutæki í tíma. Hækka þyrfti göngubrautina til að gera hana sýnilegri.



Mynd 2.3 Vesturlandsvegur/Álafossvegur. Óhappastaðir 2009 - 2012 - göngubraut

Nokkuð er um umferðaróhöpp á Þingvallaveginum milli Vesturlandsvegur og Gljúfrasteins. Samtals eru óhöppin 18 á árunum 2010 - 2014 þar af eitt alvarlegt slys og tíu slys með lítils háttar meiðslum. Mikil umferð fer um Þingvallaveg og eru margar



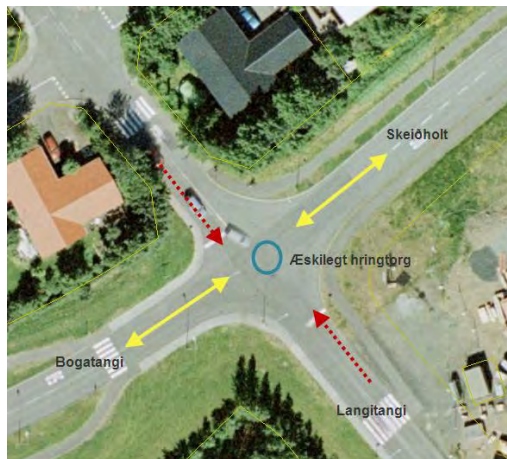
tengingar inn á veginn. Í vinnslu er deiliskipulag fyrir Þingvallaveg og verður tekið sérstaklega á umferðaröryggi í þeirri vinnu.

2.3 Götur innanbæjar

Eins og komið hefur fram verða um 41% allra umferðaróhappa í Mosfellsbæ á Vesturlandsvegi, hin 59% dreifast svo nokkuð jafnt um aðrar götur innanbæjar. Það eru óhöpp sem verða á safngötum, í íbúðarhverfum og á bílastæðum stofnana og verslana. Flest óhöppin eiga sér stað þegar ekið er aftan á bíl í kyrrstöðu, ekið í veg fyrir bíla, ekið á ljósastaura og á kyrrstæða bíla á bílastæðum. Sex alvarleg slys urðu á götum innanbæjar, greining alvarlegra slysa sýnir að slysin verða aðallega á óvörðum vegfarendum, þ.e. fótgangandi og hjólandi.

Mikilvægt er að yfirsýn við gatnamót sé góð og að hraði sé virtur. Til að bæta yfirsýn við gatnamót getur reynst gott að taka af gróðri. Aðstæður hverju sinni ráða svo hvaða hraðatakmarkandi aðgerð hentar best til að ná niður hraða.

Hringtorg hefur nýlega verið byggt á gatnamótum Þverholts og Skeiðholts. Æskilegt væri að byggja hringtorg á gatnamótum Bogatanga/Langatanga einnig. Gatnamótin eru nokkuð breið og það myndi bæta yfirsýn. Tvö hringtorg nálægt hvort öðru virka líka vel saman.



Mynd 2.4 Gatnamót Bogatanga/Langatanga



Mynd 2.5 Alvarlegt slys í Þverholti við miðbæjarkjarna

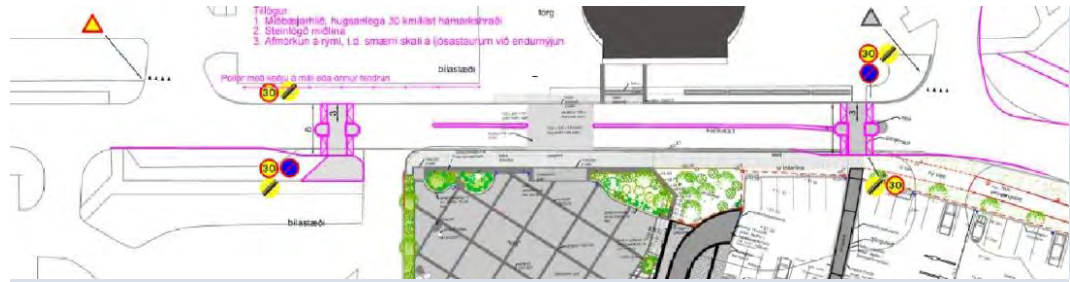
Í undirbúningi er færsla Skeiðholts til suðurs og þá verður hugað að betri yfirsýn að gatnamótum frá þvergötum Skeiðholts. Ný gönguleið sunnan megin við Skeiðholt verður gerð og gönguleiðin norðan megin verður kláruð svo hún nái að undirgöngum undir Skeiðholt. Þessar aðgerðir munu bæta aðgengi gangandi og hjólandi til og frá Varmárskóla. Einnig verður lýsing í götunni bætt.

Í Þverholti við miðbæjarkjarna varð alvarlegt slys árið 2011 þegar ekið var á gangandi vegfarenda á gangbraut, sjá mynd 2.5.

Í framhaldi af þessu gerði Efla verkfræðistofa úttekt á miðbæjarsvæðinu, sjá viðhengi 2, með það að markmiði að bæta umferðaröryggi í Þverholti. Þar kemur m.a. fram að þó að umferðarhraði sé ekki mikill á þessum vegarkafli sé ástæða til að afmarka miðbæjarsvæði götunnar betur til að draga frekar úr umferðarhraða, t.d. með að gera „hlið“ með upphækkun og miðeyju beggja vegna við, sjá mynd 2.6. Æskilegast væri þó að svæðið hefði þá torg og miðbæjarásýnd svo það gæfi skýrt til kynna að hægja þarf á umferð og að ekki þurfi sérstakar gönguleiðir yfir götuna, t.d. með að gera götuna þrengri. Nokkuð



er um að bílum sé lagt í götukanti eða uppi á gangstétt með tilheyrandi hættu. Til að koma í veg fyrir þetta þarf að merkja svæðið betur og fylgja því eftir.



Mynd 2.6 Tillaga að breytingum í miðbæ Mosfellsbæ. Mynd frá Eflu.

Unnið var minnisblað árið 2009 af Eflu verkfræðistofu þar sem lagðar voru fram tillögur að hraðatakmarkandi aðgerðum og endurskilgreiningu hverfa með hámarks hraða 30 km/klst. Úttekt var gerð á staðsetningu hraðahindrana í 30 km hverfum. Í flestum hverfunum eru lagðar fram tillögur að svokölluðum 30 hliðum inn í hverfin en með þeim eru hverfin afmörkuð með skiltum og t.d. hraðahindrunum eða þrengingu. Dæmi um 30 km hlið í Mosfellsbæ má sjá á mynd 2.7. Efla vinnur nú að uppfærslu þessa minnisblaðs og verður það sett í viðhengi 4.

Hámarks hraði á Reykjavegi er 50 km/klst. Vegurinn er beinn og yfirsýn góð eftir að keyrt er framhjá hringtorginu við Krikahverfi/Teiga. Því keyra ökumenn oft greitt, eða á um 60-70 km/klst hraða. Við Teiga eru tvær 90° beygjur sem geta verið varasamar, sérstaklega í hálfu, ef komið er á of miklum hraða í þær.



Mynd 2.7 30 km hlið í Klapparhlíð, Mosfellsbæ.

Samkvæmt slysakorti Samgöngustofu hefur verið nokkuð um útafakstur í beygjunum og árekstrar bíla sem koma úr gagnstæðum áttum. Alvarlegt slys átti sér stað á Reykjavegi árið 2014 en árekstur varð við vinstri beygju inn í innkeyrslu. Mikið er um innkeyrslur inn á veginn. Gera þarf ráðstafanir til að hægja á hraða á Reykjaveginum s.s. að koma fyrir hraðahindrunum og bæta merkingar.



Mynd 2.7 Reykjavegur við Teiga, bláir punktar sýna óhappastaði.

Reykjavegur er skilavegur, áætlað er að honum sé skilað árið 2019.



Í undirgöngum undir Reykjaveg við Krikaskóla er mikið vandamál með snjósöfnun. Aðkoman að göngunum til og frá Jónsteig teppist þá fljótt því þar eru einungis brattar tröppur án hitalagna. Gangandi velja því heldur að stytta sér leið yfir götuna meðfram hringtorginu, nokkuð sem er óásættanlegt.

2.4 Almenningsamgöngur

Fulltrúar frá Mosfellsbæ og Strætó bs. hafa farið yfir stöðu almenningsamgangna í Mosfellsbæ og þá sérstaklega úrbætur á biðstöðvum. Mikilvægt þykir að gangbraut sé fyrir aftan biðstöð og að stétt/hellulögn við biðstöðvar sé a.m.k. 12 metrar að lengd.

Einnig hefur verið farið í staðsetningar á biðstöðvum og brugðist við á mörgum stöðum. Vinna hefur verið í gangi við endurbætur biðstöðva og miðar henni ágætlega. Þannig voru biðstöðvar við Háholt lagfærðar árið 2015. Lagfæring verður gerð við Lágafellsskóla árið 2016 og vonandi í framhaldinu biðstöðvarnar við Varmárskóla/Skólabraut, en við þær þarf m.a. að færa biðstöð Varmárskólamegin þannig að hún verði staðsett framan við gangbraut.

Í Baugshlíð milli Skálahlíðar og Vesturlandsvegjar væri kostur ef biðstöð Strætó, austan megin vegar yrði færð svo að gangbrautin kæmi fyrir aftan biðstöðina. Sem stendur er ekki talin mikil öryggishætta á núverandi staðsetningu biðstöðvanna.

Fyrirhuguð er endurnýjun Skeiðholts og skal huga að hæð hraðahindrana í Skeiðholti við framkvæmdina þar sem of háar hraðahindranir valda bæði töfum og skemmdum á strætisvögnum.

2.5 Óvarðir vegfarendur

Slysgreining leiddi í ljós að flest alvarleg slys verða á óvörðum vegfarendum. Því þykir mikilvægt að gangbrautir séu vel sýnilegar öikumönnum bifreiða, t.d. með upphækkun, betri lýsingu, þrengingu götu o.s.frv. Í Mosfellsbæ eru gangbrautir að jafnaði yfirborðsmærktar með hvítum samsíða línnum (zebra braut), á sumum stöðum vantar þó gangbrautarskilti og þarf að bæta úr því.

Vegagerðin og Reykjavíkurborg hafa látið vinna leiðbeiningar um gönguþveranir. Eftirfarandi eru áhersluatriði á leiðinni að auknu öryggi á gönguþverunum:

- ▶ Draga úr hraða bíla áður en komið er að gönguþverun, t.d. með hraðahindrun.
- ▶ Upphækkuð gönguþverun.
- ▶ Þrenging eða miðeyja þar sem umferð er mikil eða akreinar margar.
- ▶ Tryggja góða sýn að og frá gönguþverun.
- ▶ Góð lýsing þannig að þverunin og sá sem gengur yfir sjáist vel.
- ▶ Ljósastýring eða mislæg gönguleið þar sem hraði og/eða umferð bíla er of mikil eða akreinar margar.

Stofnstígur hjólréiða liggur frá Brúarlandi að Bauhaus og tengir saman stígakerfi Mosfellsbæjar og Reykjavíkur og er mikil samgöngubót fyrir þá sem hjóla og ganga.

Merkingar á stígnum mætti þó bæta og myndi skilti með upplýsingum um fjarlægðir bæta gæði stígarins. Hugsa þarf að staðsetningu skilta og sérstaklega ef stígur er ekki upplýstur svo ekki sé hjólað á skiltin. Gott væri ef heildarkort yfir stíga yrði komið fyrir á áningastöðum, t.d. við Hamrahlíð.

Í aðalskipulagi er gert ráð fyrir göngu- og hjólastíg austan við Vesturlandsveg sem tengir Mosfellsdal og Leirvogstungu en framkvæmdir hafa ekki verið ráðgerðar.

Skoðaður hefur verið möguleiki á að gera göngu og hjólastíg frá Reykjavegi að Reykjalandi en sú framkvæmd hefur verið lögð á ís þar sem framkvæmdinni myndi fylgja mikið rask og kostnaður vegna mikils hæðarmunar í landi.



Ábendingar bárust frá Reiðveganefnd Mosfellsbæjar varðandi úrbætur í umferðaröryggi hestamanna. Á Korpúlfsstaðaleið neðan golfvallar liggja reiðleið og gönguleið saman án aðskilnaðar sem hefur áhrif á öryggi bæði hestamanna og fótgangandi/hjólandi. Þar sem reiðleið þverar umferðarmiklar götur þarf að skoða gerð undirganga fyrir hestamenn, t.d. Brúarlandsleið við Reykjaveg og Köldukvíslarleið við Laxnes/Þingvallaveg. Merkingar á reiðleiðum má almennt bæta.

2.6 Skólar og skólaleiðir

2.6.1 Lágafellsskóli

Unnið hefur verið að umferðaröryggi við Lágafellsskóla undanfarin ár. Komið hefur verið á einstefnu á bílplanið við sundlaugina og skólann og upphækkuð gönguþverun er yfir bílplanið. Hins vegar þarf að skoða lýsingu/dimma punkta við gönguþverunina. Grunur er um hraðakstur á bílplaninu og þarf að mæla hraða og bregðast við ef þörf krefur.

Á móts við Lágafellsskóla eru tvær gönguþveranir, syðri þverunin er með umferðarljósum en nyrðri getur verið varasöm sérstaklega þegar komið er hjólandi eftir stígnum á fullri ferð út á götuna. Skiltaður hámarkshraði í Baugshlíð við Lágafellsskóla er 30 km/klst og eru þar margar aðgerðir til að ná niður hraða, t.d. umferðarljós, þrengingar og skilti. Blindhorn er þó við nyrðri gönguþverunina við skólann og væri æskilegt að taka af mön til að bæta skyggni. Betra væri ef 30 km svæðið myndi byrja nokkru áður en að gangbrautunum er komið.

Notkun vængjahliða geta hindrað hjólreiðamenn í að fara geyst út á gangbrautir. Uppsetning þeirra þarf þó að fara eftir aðstæðum og er líklegt að þau komi að litlu gagni ef hjólastígur er á opnu svæði þar sem hjólreiðamenn geta hjóla út á grasið fram hjá þeim. Huga þarf sérstaklega að uppsetningu og staðsetningu vængjahliða svo þau skapi ekki hættu. Ganga þarf úr skugga um að lýsing sé góð þar sem koma skal hindrunum á hjólastíga svo ekki sé hjólað á hindranirnar.

Bent hefur verið á að nemendur sem búi í Mosfellsdal séu ekki nógu vel tengdir almenningsangöngum og þurfi að ganga langa leið heim úr skóla séu þau í íþróttum eftir skóla og skólarútan hætt að ganga.

2.6.2 Krikaskóli

Mosfellsbær fól Eflu að fara yfir umferðaröryggismál við Krikaskóla í byrjun árs 2014 og eru niðurstöður í viðhengi 3. Huga þarf að öryggi og sýnileika gangandi skólabarna með bættri lýsingu, fækkun bílastæða m.a. meðfram Sunnukrika og þrengingu eða upphækkun gangbrauta. Hraði ökutækja í Sunnukrika er talinn nokkuð hár og þarf að bregðast við með hraðatakmarkandi aðgerðum.

2.6.3 Varmárskóli

Göngu- og hjólatengingar hafa verið bættar með tilkomu undirganga undir Skeiðholt og Skólabraut. Meðfram Skólabraut frá Háholti er ný göngu- og hjólaleið. Það er í ferli að færa Skeiðholt og þarf að huga að göngutengingum við það.

Kvartað hefur verið undan akstri einkabíla á skólalóð sem skapar hættu fyrir gangandi skólabörn. Setja þarf upp lokun frá bílastæði kennara til að hindra innakstur á skólalóðina.

Skoða þarf merkingar og lýsingu við eldri deildina.

2.6.4 Skólaleiðir

Að öllum grunnskólunum bæjarins eru göngu- og hjólaleiðir. Þó er það ekki almennur ferðamáti barna og er nokkuð um það börnum sé ekið til skóla og stöðva ökumenn



bifreiðar sínar á stöðum sem ekki eru skilgreindir sem bílastæði. Boðið er upp á skólaakstur fyrir þau börn sem búa lengra frá skólanum en 1,5 km.

- ▶ Mikilvægt er að hvetja börn til að ganga eða hjóla í skólann til að minnka akstur einkabíla í kringum skólalóðina.
- ▶ Sleppistæði við skólalóðir myndi minnka „rugling“ við skólalóðina og takmarka það að bílar séu stöðvaðir hvar sem er.
- ▶ Þar sem gangandi og hjólandi þurfa að þvera ökuleið/bílastæði á skólalóð er nauðsynlegt að þar sé vel merkt upphækkun og góð lýsing.

2.7 Ökumaður og farartæki

Árið 2015 framkvæmdu Samgöngustofa og Landsbjörg með stuðningi frá Sjóvá og VÍS könnun á öryggi barna í bílum við leikskóla. Í úrtakinu voru 60 leikskólar með 2.236 þátttakendum í 25 bæjarfélögum víðs vegar um landið.

Í heildina eru átta leikskólar í Mosfellsbæ. Í könnuninni voru þrjú leikskólar; Hlaðhamrar, Hulduberg og Reykjakot í úrtakinu og var öryggisútbúnaður athugaður hjá 127 barni. Öll börn í könnuninni voru á aldrinum 1 - 6 ára nema þrjú börn voru á aldrinum 7 - 8 ára. Niðurstöður sýndu að Mosfellsbær var í 9. sæti af 25 sveitarfélögum í notkun öryggisbúnaðar fyrir börn. Þær sýndu einnig að 3 börn voru eingöngu með bílbelti og fjögur börn voru með engan öryggisbúnað. Út frá þessu má álykta að Mosfellsbær sé fyrir ofan meðallag miðað við önnur sveitarfélög í úrtakinu en ljóst að það megi gera enn betur. Að auki kom fram í könnuninni að 15 ökumenn af 127 eða tæp 12% voru ekki í bílbelti.

2.8 Fræðsla og áróður

Fræðsluvið Mosfellsbæjar greiðir fyrir umferðarfræðslu 6 ára barna í umferðaskólanum ungir vegfarendur. Komin er af stað umræða um að skólarnir og sveitafélagið þurfi að standa sameiginlega að fræðslu/áróðri/herferð að bættri umferðarmenningu, aukinni notkun endurskinsmerkja o.fl.

Staða þessa málaflokks í hverjum skóla fyrir sig er yfirfarin hér að neðan.

2.8.1 *Krikaskóli*

Fyrir leikskólabörnin er fræðsla um umferðina og myrkríð og heimsókn frá umferðaskólanum „ungir vegfarendur“ og fyrir 6 ára börnin er sérstök áhersla lögð á gönguleiðir við skólann. Þar sem mikil útíkenntsla er við skólann hefur verið lögð mikil áhersla á að þau þekki nærumhverfið sitt vel.

Aðal áróðurinn hefur verið rekinn fyrir því að virða bílastæði fatlaðra. Ekki svo mikið fyrir því að minnka bílaumferð við skólann þar sem um helmingur barnanna er á leikskólaaldri og þau koma í fylgd foreldra í bíl ásamt eldri systkinum.

2.8.2 *Varmárskóli*

Undanfarið hefur ekki verið bein umferðafræðsla í skólanum en þó alltaf vakin athygli nemenda á umferðaröryggi. Fyrir um 3 árum lét skólinn útbúa endurskinsmerki með merki skólans sem hægt var að líma á töskur og fatnað, sem gafst mjög vel. Nokkuð sem alltaf er í gangi hjá skólanum er að sendar eru út athugasemdir til foreldra um merkingar og ljós á hjólum sem og um umferð einkabíla í námunda við skólann.

2.8.3 *Lágafellsskóli*

Í september var verkefninu Göngum í skólann hleypt af stokkunum. Þar sem nemendur og foreldrar eru hvattir til að ganga, hjóla eða nota annan virkan ferðamáta á leið sinni í skólann.



3 Stefna og markmið

Við vinnu umferðaröryggisáætlunar var tekið tillit til ýmissa markmiða og stefnu á landsvísu, á höfuðborgarsvæðinu og einnig staðbundinna. Farið verður stuttlega yfir þau í þessum kafla og hafa þau verið aðlöguð inn í markmið og stefnur Umferðaröryggisáætlunar Mosfellsbæjar 2016-2020 sem eru skilgreind aftast í þessum kafla.

3.1 Á landsvísu

Í gildandi Samgönguáætlun 2011-2022 er áætlað að meta áhrif þess að taka upp svokallaða „núllsýn“ sem er stefna varðandi umferðaröryggi sem miðar að því að koma fjölda banaslysa niður í núll. Þar er lagt er til að stjórnvöld rannsaki áhrif þess að taka upp stefnuna, kosti og galla m.t.t. forgangsröðun verkefna, kostnaðar og hönnunarreglna. Einnig er í drögum að greinagerð með tillögum samgönguráðs fyrir Samgönguáætlun 2015-2026 fjallað um núllsýn. Þar er lagt til að meginmarkmið Umferðaröryggisáætlunar 2015–2026 verði að rannsaka frekar kosti og galla þess að taka upp stefnuna.

Að auki kemur fram í Samgönguáætlun 2011-2022 að í samvinnu við sveitarfélög verði unnin áætlun um sjálfbærar samgöngur þar sem aukin áhersla er á almenningssamgöngur, göngu og hjóleiðar. Markmið þessara áætlana er að draga úr umhverfisáhrifum, samgöngukostnaði og auka nærþjónustu við borgarana.

3.2 Höfuðborgarsvæðið

Í Svæðisskipulagi 2015-2040 höfuðborgarsvæðisins eru eftirfarandi markmið sett fram fyrir skilvirkar samgöngur og nútímalegt samgöngukerfi:

- ▶ Á höfuðborgarsvæðinu verður raunhæft val um skilvirka samgöngumáta.
- ▶ Hlutdeild almenningssamgangna í öllum ferðum innan svæðisins árið 2040 verður a.m.k. 12%.
- ▶ Hlutdeild göngu- og hjóleiða í öllum ferðum innan svæðisins árið 2040 verður a.m.k. 30%.
- ▶ Meginstofnvegir tryggja greiða og örugga umferð fólks og vöru.

3.3 Staðbundin

Umferðaröryggisáætlun Mosfellsbæjar var fyrst gefin út september árið 2013 og síðan þá hefur sveitarfélagið unnið eftir henni og hefur margt áunnist. Þessi skýrsla er notuð sem grunnur fyrir þessa vinnu.

Markmið í aðalskipulagi Mosfellsbæjar 2011-2030 er að við skipulag umferðarkerfis skuli stuðla að góðum samgöngum innanbæjar og tengingum við nágrannabyggðir fyrir alla ferðamáta (akandi, almenningssamgöngur, hjólandi og gangandi), lágmörkun mengunar og hámarksöryggi allra vegfarenda. Gert er ráð fyrir talsverðum vegframkvæmdum á Vesturlandsvegi.

Heilsueflandi samfélag er þróunarverkefni sem hófst árið 2013 og er Mosfellsbær fyrst sveitarfélag á Íslandi til að verða heilsueflandi sveitarfélag. Bærinn vinnur verkefnið í samstarfi við heilsuklasann Heilsuvin og Embætti landlæknis.

Verkefnið inniheldur helstu áhersluþætti landlæknis og er ætlað að þróa samfélagslegan ramma utan um markvissa og heildræna heilsueflingu. Það miðar að því að setja heilsueflingu í forgrunn í allri þjónustu sveitarfélagsins hvort sem um ræðir t.d. fræðslu-menningar- eða skipulagsmál. Í verkefninu er stefnt er að því að ná til allra aldurshópa, fyrirtækja og félagsamtaka.



3.4 **Stefna og markmið fyrir umferðaröryggisáætlun 2016-2020**

3.4.1 **Aðalmarkmið**

- ▶ Fækka slysum með alvarlegum meiðslum

3.4.2 **Önnur markmið**

- ▶ Fækka slysum með litlum meiðslum
- ▶ Tryggja skólaleiðir barna
- ▶ Átak í umferðarfræðslu barna og ungmenna
- ▶ Auka gæði og öryggi vistvænna ferðamáta og stuðla að breyttum ferðavenjum

Þegar umferðaröryggisáætlun verður endurskoðuð næst verður árangur þessara markmiða metin.



4 Framkvæmdaáætlun og forgangsröðun verkefna

Greind voru verkefni út frá þeim ábendingum sem bárust við vinnu áætlunar, sem og út frá greiningu slysa og samráðsfundum. Verkefnin voru flokkuð og valin voru 19 forgangsverkefni sem þykir brýnast að ráðast í. Í kafla 4.7 er listi yfir þessi forgangsverkefni og yfirlitskort sem sýnir staðsetningu þessara verkefna.

4.1 Þjóðvegir

Verkefni	Forgangur
Þingvallavegur – Nýtt deiliskipulag er í vinnslu sem er ætlað að bæta umferðaröryggi við byggðarkjarnann í Mosfellsdal, með t.d undirgöngum, hringtorgi og hraðatakmarkandi aðgerðum. (Í samvinnu við Vegagerðina)	1
Hraðamælingar við stofnbrautir og sérstaklega við hringtorg. Laga aðkomu að hringtorgum til að ná niður hraða. (Í samvinnu við Vegagerðina)	
Vesturlandsvegur verði allur 4 akreina vegur með aðskildar akstursstefnur. Að vegsniðið uppfylli öryggisstaðla. (Í samvinnu við Vegagerðina)	1
Helgadalssvegur – bæta lýsingu meðfram veginum	
Vesturlandsvegur milli Helgafellsvegur og Þingvallavegar – laga afrennsli. (Í samvinnu við Vegagerðina)	
Hafravatnsvegur/Reykjavegur – hraðadempanði aðgerðir á beinum kafla og stefnuörvar í hættulegum beygjum. (Í samvinnu við Vegagerðina)	15

4.2 Götur innanbæjar

Verkefni	Forgangur
Nýtt hringtorg á gatnamótum Langatanga/Bogatanga ásamt gönguleiðum að gatnamótum.	14
Dalatangi/Langitangi – bæta yfirsýn á gatnamótum t.d. með spegli	
Skeiðholt/Byggðarholt, Lágholt, Brattholt – bæta yfirsýn á gatnamótum. Framkvæmd sem tengist færslu Skeiðholts.	8
Innkeyrsla milli Þverholts 2 og 6: Bæta tengingar fyrir gangandi og hjólandi m.t.t. umferðaröryggis.	
Þverholt við Kjarna: Lækka umferðahraða með upphækkuðum hraðahindrunum, eyju milli akstursstefna og 30 km skilti. Sjá tillögu frá Eflu í viðauka.	
Gera Aðaltún að botnlanga til að takmarka umferðarþunga og gegnumakstur þungra bíla gegnum götuna - loka út á Vesturlandsveg. (Í samvinnu við Vegagerðina)	
Reykjavegur-undirgöng við Krikaskóla: Tröppur sem eru aðalaðkomuleiðin til og frá Jónsteig teppast auðveldlega á veturna vegna snjó, koma þarf fyrir hitalögn í tröppurnar. (Í samvinnu við Vegagerðina)	10
Færa þarf leikvöll á gatnamótum Tunguvegar og Kvíslartungu þar sem hann er of nálægt gatnamótunum og endurskipuleggja svæði m.t.t. sjónlína.	7



4.3 Almenningsgangur

Verkefni	Forgangur
Setja upp strætó biðstöð á Vesturlandsvegi við Hlíðartúnshverfi sem tengist undirgöngum. (Í samvinnu við Vegagerðina)	
Baugshlíð til móts við Skálatún, færa biðstöð niður fyrir gangbraut.	
Skólabraut – færa biðstöð Varmárskólamegin þannig að hún verði staðsett framan við gangbraut	18

4.4 Óvarðir vegfarendur

Göngustígur og gangbrautir

Verkefni	Forgangur
Skilta stofnstíg frá Reykjavík til Mosfellsbæjar betur. Skilti/fjarlægðamerkingar. (Í samvinnu við Vegagerðina)	9
Endurbæta göngubrú/stokk yfir læk neðan við Reykjalandarveg/austan við Eik	
Betri gönguþverun undir/yfir Reykjalandarveg austan Háeyrar	
Bæta yfirsýn við gangbraut yfir Baugshlíð að Skeljatanga (við hringtorg) með því að færa trjágróður.	7
Vesturlandsvegur/Álafossvegur/Helgafellsvegur – hækka upp gangbraut yfir Álafossveg	7
Bæta lýsingu við gatnamót Markholts/Skeiðholts og Njarðarholts/Skeiðholts. Framkvæmd sem tengist færslu Skeiðholts.	8

Merkingar og skilti við gangbrautir:

Verkefni	Forgangur
Gangbrautarskilti vantar við gangbraut (zebra braut) yfir Dælustöðvarveg við gatnamót Reykjavegar.	16
Gangbrautarskilti vantar við yfirborðsmerkta gangbraut (zebra braut) yfir Þrastarhöfða við hringtorg – í ferli	16
Yfirborðsmerkja og setja gangbrautarskilti við gönguþveranir yfir Baugshlíðina sunnan og norðan við hringtorg og yfir Lækjarhlíð.	16

Hestamenn:

Verkefni	Forgangur
Korpúlfsstaðaleið neðan golfvallar (R10.03). Reiðleið og gönguleið liggja saman, aðskilja leiðir.	11
Brúarlandsleið við Reykjaveg (R11.09). Reiðleið þverar umferðargötu. Undirgöng fyrir hestamenn. (Í samvinnu við Vegagerðina)	19
Köldukvíslarleið við Laxnes/Þingvallaveg (R106.29). Reiðleið þverar umferðargötu. Undirgöng fyrir hestamenn – deiliskipulagsvinna í gangi.	
Mosfellsdalur meðfram Þingvallavegi (R409.01). Reiðleið er meðfram umferðargötu. Færa reiðleið fjær umferðargötu – deiliskipulagsvinna í gangi.	



Helgadalssleið (R106.28) – merkja reiðleið betur.

4.5 Skólar og skólaleiðir

Verkefni	Forgangur
Krikaskóli: Færa skilti um gangandi skólabörn í Sunnukrika neðar í götuna, við hringtorgið. Hafa skiltið stærra og meira áberandi.	5
Krikaskóli: Færa 30 km hlið að nyrðri gönguþverun í Sunnukrika. Setja öldu nyrst í Sunnukrika, við hringtorgið til að hægja á umferð inn í Sunnukrikann.	5
Krikaskóli: Bæta lýsingu við gönguþveranir í Sunnukrika.	4
Krikaskóli: Mála á gangstéttarbrúnir eða setja hellur í öðrum lit þar sem gangstétt og gönguþverun mætast á bílastæðinu fyrir framan aðalinnangang.	
Leirvogstunguskóli: Gera göngutengingu frá Leirvogstunguskóla að strætóbiðskýli við hringtorg Vesturlandsvegur.	12
Varmárskóli y.d.: Bæta öryggi á gönguþverun yfir Skólabraut við strætóstoppistöðvar.	17
Varmárskóli y.d.: Skoða gönguleiðir innan skólalóðar svo þær tengist betur gönguleið að undirgöngum. Finna staðsetningu sleppisvæðis og endurskoða staðsetningar biðskýla strætisvagna.	17
Varmárskóli: Gera gönguleið við og neðan við Dvergholt 2, sem tengist undirgöngunum undir Skeiðholtið, til að gangandi og hjólandi ekki þurfi að þvera Skeiðholtið. Framkvæmd sem tengist færslu Skeiðholts.	8
Varmárskóli: Merkja bílastæði fyrir fatlaða bæði í eldri og yngri deild	2
Varmárskóli: Samfelldur göngustígur sunnan megin við Skeiðholt til að bæta gönguleið að Varmárskóla. Framkvæmd sem tengist færslu Skeiðholts	8
Varmárskóli y.d.: Hægja þarf á hjólandi umferð sem kemur frá Skeiðholti niður að Skólabraut svo hún fari ekki of geyst út á gönguþverunina - t.d. með vængjahliði	
Varmárskóli e.d.: Skoða lýsingu og merkingar á gönguleið frá Tunguvegi yfir heimkeyrslu að eldri deild.	4
Varmárskóli e.d.: Stækka sleppistöði	
Varmárskóli y.d.: setja lokun af bílastæði kennara til að ekki sé hægt að keyra inn á skólalóðina, nema með sértöku leyfi.	6
Varmárskóli: Bæta lýsingu á göngustíg neðan við Holtahverfi	4
Íþróttamiðstöðin Varmá: Bæta lýsingu þar sem gönguleið kemur úr trjálundinum sunnan við innkeyrsluna að íþróttamiðstöðinni	4
Lágafellsskóli: Skoða lýsingu/dimma punkta við upphækkaða gönguþverun á bílastæði Lágafellsskóla og bregðast við ef þörf krefur.	4
Lágafellsskóli: Hraðakstur á bílastæði – hraðamæling/blikkljós/viðhorfsvakning.	
Lágafellsskóli: Uppsetning hraðaskiltis sem sýnir mældan hraða ökumanna. Sýn ökumanna er ekki nóg við gönguþverun norðan við skólann og þarf að taka af möninni til að tryggja betri sýn.	6
Leikskólinn Hlaðhamrar: Setja glitmerki á girðingu við bílastæði sem snýr að Eirhömrum.	
Leikskólinn Hlaðhamrar: Gera upphækkaða gönguþverun á götunni fyrir framan inngangshliðið að leikskólanum.	13



Höfðaberg: Útbúa snúningsstæði fyrir skólabíl.	17
------------------------------------------------	----

4.6 Fræðsla

Verkefni	Forgangur
Skólastjórnendur sameinist og setji sér stefnu í umferðaröryggismálum. Fræðsla fyrir unga vegfarendur um hvernig eigi að ferðast í umferðinni, um skólaleiðina þeirra og hvers er að varast. Nota leiki og upplífandi kennsluaðferðir til að auka hlut þeirra sem koma gangandi og hjólandi til skóla.	3
Hafa umferðarfræðslu og sýna eldri deildum grunnskóla og framhaldsskólanemum myndbönd frá Samgöngustofu, virkja eldri nemendur í fræðslu yngri barna.	3

4.7 Forgangsröðun verkefna

Verkefni	Forgangur
Vesturlandsvegur allur 4 akreina vegur með aðskildar akstursstefnur. Að vegsniðið uppfylli öryggisstaðla. (Í samvinnu við Vegagerðina)	1
Þingvallavegur – Nýtt deiliskipulag er í vinnslu sem er ætlað að bæta umferðaröryggi við byggðarkjarnann í Mosfellsdal, með t.d undirgöngum, hringtorgi og hraðatakmarkandi aðgerðum. (Í samvinnu við Vegagerðina)	1
Varmárskóli: Merkja bílastæði fyrir fatlaða bæði í eldri og yngri deild	2
Skólastjórnendur sameinist og setji sér stefnu í umferðaröryggismálum. Fræðsla fyrir unga vegfarendur um hvernig eigi að ferðast í umferðinni, um skólaleiðina þeirra og hvers er að varast. Nota leiki og upplífandi kennsluaðferðir til að auka hlut þeirra sem koma gangandi og hjólandi til skóla.	3
Hafa umferðarfræðslu og sýna eldri deildum grunnskóla og framhaldsskólanemum myndbönd frá Samgöngustofu, virkja eldri nemendur í fræðslu yngri barna.	3
Krikaskóli: Bæta lýsingu við göngupveranir í Sunnukrika.	4
Varmárskóli: Skoða lýsingu og merkingar á gönguleið frá Tunguvegi yfir heimkeyrslu að eldri deild	4
Lágafellsskóli: Skoða lýsingu/dimma punkta við upphækkaða göngupverun á bílastæði Lágafellsskóla og bregðast við ef þörf krefur.	4
Íþróttamiðstöðin Varmá: Bæta lýsingu þar sem gönguleið kemur úr trjálundinum sunnan við innkeyrsluna að íþróttamiðstöðinni	4
Varmárskóli: Bæta lýsingu á göngustíg neðan við Holtahverfi	4
Krikaskóli: Færa skilti um gangandi skólabörn í Sunnukrika neðar í götuna, við hringtorgið. Hafa skiltið stærra og meira áberandi.	5
Krikaskóli: Færa 30 km hlið að nyrðri göngupverun í Sunnukrika. Setja öldu nyrst í Sunnukrika, við hringtorgið til að hægja á umferð inn í Sunnukrikann.	5
Lágafellsskóli: Uppsetning hraðaskiltis sem sýnir mældan hraða ökumanna. Sýn ökumanna er ekki næg við göngupverun norðan við skólann og þarf að taka af möninni til að tryggja betri sýn.	6



Varmárskóli y.d.: setja lokun af bílastæði kennara til að ekki sé hægt að keyra inn á skólalóðina, nema með sértöku leyfi.	6
Bæta yfirsýn við gangbraut yfir Baugshlíð að Skeljatanga (við hringtorg) með því að færa trjágróður.	7
Vesturlandsvegur/Álafossvegur/Helgafellsvegur – hækka upp gangbraut yfir Álafossveg og færa hana innar á veginn.	7
Færa þarf leikvöll á gatnamótum Tunguvegar og Kvíslartungu þar sem hann er of nálægt gatnamótunum og endurskipuleggja svæði m.t.t. sjónlína.	7
Skeiðholt/Byggðarholt, Lágholt, Brattholt – bæta yfirsýn á gatnamótum	8
Bæta lýsingu við gatnamót Markholts/Skeiðholts og Njarðarholts/Skeiðholts.	8
Varmárskóli: Gera gönguleið við og neðan við Dvergholt 2, sem fer í undirgöngin undir Skeiðholtið, til að gönguleið þurfi ekki að þvera Skeiðholtið.	8
Varmárskóli: Gangstígur sunnan megin við Skeiðholt og betri tenging við gönguleið að Varmárskóla.	8
Skilta stofnstíg frá Reykjavík til Mosfellsbæjar betur. Skilti/fjarlægðamerkingar. (Í samvinnu við Vegagerðina)	9
Reykjavegur-undirgöng við Krikaskóla: Tröppur sem eru aðalaðkomuleiðin til og frá Jónsteig teppast auðveldlega á veturna vegna snjó, koma þarf fyrir hitalögn í tröppurnar. (Í samvinnu við Vegagerðina)	10
Korpúlfsstaðaleið neðan golfvallar (R10.03). Reiðleið og gönguleið liggja saman, aðskilja leiðir.	11
Leirvogstunguskóli: Gera göngutengingu frá Leirvogstunguskóla að strætóbiðskýli við hringtorg Vesturlandsvegar.	12
Leikskólinn Hlaðhamrar: Gera upphækkaða gönguþverun fyrir framan innganginn að leikskólanum.	13
Nýtt hringtorg á gatnamótum Langatanga/Bogatanga ásamt gönguleiðum að gatnamótum.	14
Hafravatnsvegur/Reykjavegur – hraðadempanði aðgerðir á beinum kafla og stefnuörvar í hættulegum beygjum. (Í samvinnu við Vegagerðina)	15
Gangbrautarskilti vantar við gangbraut (zebra braut) yfir Dælustöðvarveg við gatnamót Reykjavegar.	16
Gangbrautarskilti vantar við yfirborðsmerkta gangbraut (zebra braut) yfir Þrastarhöfða við hringtorg.	16
Yfirborðsmerkja og setja gangbrautarskilti við gönguþveranir yfir Baugshlíðina sunnan og norðan við hringtorg og yfir Lækjarhlíð.	16
Höfðaberg: Útbúa snúningsstæði fyrir skólabil.	17
Varmárskóli y.d.: Bæta öryggi á gönguþverun yfir Skólabraut við strætóstoppistöðvar.	17
Varmárskóli y.d.: Skoða gönguleiðir innan skólalóðar svo þær tengist betur gönguleið að undirgöngum. Finna staðsetningu sleppisvæðis og endurskoða staðsetningar biðskýla strætisvagna.	17
Skólabraut: Færa biðstöð Varmárskólamegin þannig að hún verði staðsett framan við gangbraut.	18
Brúarlandsleið við Reykjaveg (R11.09). Reiðleið þverar umferðargötu. Undirgöng fyrir hestamenn. (Í samvinnu við Vegagerðina)	19



Mynd 4.1 Yfirliskort af staðsetningu forgangsverkefna



5 Niðurstöður

Endurskoðun umferðaröryggisáætlunar Mosfellsbæjar sýndi fram á að mörg þeirra verkefna sem talin voru upp í fyrri áætlun hafa nú þegar verið framkvæmd. Ljóst þykir að gerð umferðaröryggisáætlana er til bóta fyrir umferðaröryggið.

Hið aukna samráð við mismunandi hagsmunaaðila og ákall til íbúa eftir ábendingum hefur skilað sér í viðamikilli framkvæmdaáætlun. Verkefnin á listanum er misstór í framkvæmdum.

Slysagreining leiddi í ljós að umferðaröryggi í Mosfellsbæ getur almennt talist gott en umferðaröryggi má þó alltaf bæta. Vesturlandsvegur liggur í gegnum Mosfellsbæ og fer þar mikil og hröð umferð um. Nærri helmingur allra slysa í Mosfellsbæ gerist á Vesturlandsvegi. Mikilvægt þykir að fara í aðgerðir á Vesturlandsvegi, þannig að hann sé allur fjögurra akreina í gegnum bæinn með aðskildar akstursstefnur.

Alvarleg slys í Mosfellsbæ voru að stórum hluta á óvörðum vegfarendum. Því var lögð sérstök áhersla á umferðaröryggi óvarðra vegfarenda við gerð framkvæmdaáætlunar.

Helstu markmið og áherslur sveitarfélagsins er varða umferðaröryggi eru að fækka alvarlegum slysum og slysum með litlum meiðslum. Á samráðsfundi með öllum hagsmunaaðilum var mikil sátt um að leggja í forgang umferðaröryggi skólabarna og auka fræðslu þeirra.

Ákveðin voru brýnustu verkefnin og þeim raðað í forgangsröð, þar sem verkefni eitt er brýnast o.s.frv. Flest af brýnustu verkefnunum taka á umferðaröryggi skólabarna.

Áætlað er að tekið sé tillit til umferðaröryggisáætlunar við gerð árlegrar fjárhagsáætlunar sveitarfélagsins og að áætlunin verði endurnýjuð eftir fjögur ár. Gert er ráð fyrir því samráðshópurinn hittist tveimur árum eftir útgáfu þessarar umferðaröryggisáætlunar og fari yfir verkefnastöðu og nýjar ábendingar. Í framhaldi af samráðsfundinum verði minnisblað sent til sveitarstjórnarmanna.



6 Heimildir

1. Dr. Haraldur Sigpórsson o.fl. 2013. *Núllsýn í umferðaröryggi*. Verktækni 2013/19.
2. Mosfellsbær. *Heilsueflandi samfélag*. Sótt 08.09.2015 af <http://www.mosfellsbaer.is/mannlif/heilsa-og-hreyfing/heilsueflandi-samfelag/>
3. Samgöngustofa. 2015. Minnisblöð um umferðaröryggi barna í bíl.
4. Samgönguráð. September 2015. Samgönguáætlun 2015-2026, Greinargerð með tillögu samgönguráðs, DRÖG.
5. Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, SSH. 2015. *Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040*.
6. Vegagerðin. 2012. Samgönguáætlun 2011-2022 – kynningarrit.
7. Vegagerðin. 2014. Gönguþveranir, Leiðbeiningar.
8. Hagstofa Íslands. 2016. Tölur um íbúafjölda. Hagstofa.is



7 Viðhengi

Viðhengi 1: Umferðaröryggi stofngötur Slysagreining

Viðhengi 2: Umferð – hraði – Þverholt

Viðhengi 3: Umferðaröryggi Krikaskóla

Viðhengi 4: Hraðatakmarkandi aðgerðir í 30km hverfum í Mosfellsbæ