

Umferðaröryggisáætlun Hornafjarðar

2026



Skýrsla – Upplýsingablað

Skjalalýkill

113205 SKY-001-V01

Skýrslunúmer / síðufjöldi

01/54

Verkefnisstjóri / Fulltrúi Verkkaupa

Xiaoling Yu

Verkefnisstjóri EFLA

Elín Ríta Sveinbjörnsdóttir

Lykilorð

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

Staða skýrslu

- ☐ Í vinnslu
☐ Drög til yfirlustrar
☒ Lokið

Dreifing

- ☒ Opin
☐ Dreifing með leyfi verkkaupa
☐ Trúnaðarmál

Titill skýrslu

Umferðaröryggisáætlun Hornafjarðar 2026

Verkheiti

Umferðaröryggisáætlun Hornafjarðar

Verkkaupi

Sveitarfélagið Hornafjörður

Höfundur

Arna Kristjánsdóttir, Berglind Hallgrímsdóttir, Elín Ríta Sveinbjörnsdóttir og Hanna Sóley Guðmundsdóttir

Útdráttur

Skýrsla um umferðaröryggisáætlun Hornafjarðar. 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 forgangsroðun verkefna.

Útgáfusaga

Höfundur	Dags.	Rýnt	Dags.	Samþykkt	Dags.
Hanna Sóley Guðmundsd.	12.3.2026	Arna Kristjánsdóttir	01.07.2026	Elín R Sveinbjörnsd.	8.7.2026
Elín R Sveinbjörnsd.	12.6.2026				

Efnisyfirlit

1	INNGANGUR	9
1.1	Framkvæmd og samráð	9
1.2	Markmið stjórnvalda í umferðaröryggismálum	10
2	STÖÐUMAT OG GREININGARVINNA	11
2.1	Slysagreining	11
2.2	Þróun íbúafjölda	12
2.3	Þróun umferðar	12
2.4	Þróun umferðarslysa 2015-2024	12
2.4.1	Þróun slysa	12
2.4.2	Tegund slysa	14
2.4.3	Aldur og þjóðerni	15
2.5	Staðsetning umferðarslysa 2020-2024	16
2.5.1	Slysakostnaður	19
3	AKANDI VEGFARENDUR	21
3.1	Höfn og Nesjahverfi	21
3.2	Þjóðvegir - vegir Vegagerðarinnar	21
3.2.1	Öryggissvæði	23
3.3	Umferðarhraði	23
3.3.1	Leyfilegur hámarkshraði og hraðakstur	24
3.3.2	Hraðatakmarkandi aðgerðir	26
3.4	Vegamót	27
3.5	Þéttbýlishlið	27
3.6	Ferðamenn	28
4	ÓVARÐIR VEGFARENDUR	30
4.1	Staðsetning slysa 2020 – 2024	30
4.2	Umferðaröryggi skólabarna	31
4.2.1	Ferðavenjur skólabarna	32
4.3	Umferðaröryggi eldra fólks	33
4.4	Umferðaröryggi hestafólk	34
4.5	Almenningssamgöngur	35
4.5.1	Skólaakstur	35
4.5.2	Núverandi leiðarkerfi almenningssamgangna	35
5	ÍBÚASAMRÁÐ	37
6	FRÆÐSLA OG HVATNING	40
6.1	Leikskólar	40
6.2	Grunnskólar	40
6.3	Aðrar menntastofnanir	41
7	MARKMIÐ OG ÁHERSLUATRIÐI	42
8	FRAMKVÆMDAÁÆTLUN OG FORGANGSVERKEFNI	43
8.1	Forgangsverkefni	43
8.1.1	Aðgerðir innan Hafnar	44

8.1.2	Aðgerðir utan þéttbýlis	47
8.1.3	Almennar aðgerðir og fræðsla*	49
8.2	Vísar og eftirfylgni	49
9	LOKAORÐ	51
10	HEIMILDASKRÁ	52
VIÐAUKI A - FUNDARGERÐ FRÁ FUNDI SAMRÁÐSHÓPS		54

Myndaskrá

MYND 1	Þróun í íbúafjölda í Hornafirði frá 2015 til 2024.	12
MYND 2	Þróun umferðar á Hringveginum um Hornafjörð á árunum 2015 til 2024.	12
MYND 3	Þróun umferðar á Hringveginum og fjölda umferðarslysna eftir alvarleika í Hornafirði 2015-2024.	13
MYND 4	Fjöldi slysa með meiðslum ásamt þróun umferðar á Hringveginum í Hornafirði 2015-2024.	13
MYND 5	Fimm ára meðaltal í fjölda slysa í Hornafirði. Öll umferðarslys til vinstri og umferðarslys með meiðslum til hægri.	14
MYND 6	Hlutfall milli tegund umferðarslysna í Hornafirði 2015-2024. Öll umferðarslys til vinstri og slys með meiðslum til hægri.	14
MYND 7	5 ára meðaltal í fjölda slysa með meiðslum í Hornafirði árin 2015-2024, flokkað eftir tegund slysa.	15
MYND 8	Aldursdreifing þeirra sem slösuðust í umferðarslysi í Hornafirði 2015 – 2024.	16
MYND 9	Fjöldi slasaðra eftir ríkisfangi (vinstri) og þróun umferðar og fjölda slasaðra erlendra ríkisborgara (hægri) í Hornafirði 2015–2024.	16
MYND 10	Staðsetning umferðarslysna eftir alvarleika innan Hornafjarðar, 2020-2024.	17
MYND 11	Hlutfall milli tegunda umferðarslysna með meiðslum í Hornafirði 2020-2024.	18
MYND 12	Staðsetning og tegund umferðarslysna með meiðslum í Hornafirði 2020 – 2024.	18
MYND 13	Hitakort vegið út frá slysakostnaði í Hornafirði á árunum 2020–2024.	19
MYND 14	Staðsetning umferðarslysna á Höfn 2020-2024, eftir alvarleika til vinstri og eftir tegund til hægri.	21
MYND 15	Alvarleiki og staðsetning umferðarslysna á vegum Vegagerðarinnar í Hornafirði, 2020-2024.	22
MYND 16	Staðsetning umferðarslysna með meiðslum eftir tegund á vegum Vegagerðarinnar í Hornafirði, 2020-2024.	23
MYND 17	Leyfilegur hámarkshraði vega í Hornafirði (Höfn og Nesjahverfi).	25
MYND 18	Mögulegur hraðakstur út frá fljótandi ökutækjagögnum (TomTom).	26
MYND 19	Þéttbýlismarki.	28
MYND 20	Þéttbýlishlið ásamt sveigju á veg með miðeyju.	28
MYND 21	Slys á óvörðum vegfarendum (gangandi og hjólandi) í Hornafirði, 2020-2024.	31
MYND 22	Hlutfall ferðamáta skólabarna í 3., 6. og 9. bekk í Hornafirði. Ferðamáti þann dag sem könnunin var lögð fyrir (til vinstri) og ferðamáti sem er yfirleitt fyrir valinu (til hægri).	32
MYND 23	Gönguleiðir skólabarna í Grunnskóla Hornafjarðar. Gögn unnin upp úr upplýsingum um gönguleiðir frá skólabörnum í 3., 6. og 9. bekk. Sýnt er hlutfall ferðamáta miðað við þann dag sem könnunin var gerð og umferðarslys á óvörðum vegfarendum, 2020-2024.	33
MYND 24	Reiðleiðir í Hornafirði. Núverandi reiðleiðir eru táknaðar með rauðu og fyrirhugaðar leiðir á skipulagi með grænu. Heimild: map.is/lh.	34
MYND 25	Aðstæður við aðkomu skólabíls við Grunnskóla Hornafjarðar, til hægri Hafnarskóli og til vinstri Heppuskóli.	35
MYND 26	Almenningssamgöngur um Hornafjörð. Heimild: <i>straeto.is</i> .	36
MYND 27	Athugasemdir íbúa Hornafjarðar um umferðaröryggi – allt sveitarfélagið.	37
MYND 28	Athugasemdir íbúa Hornafjarðar (nr.1) um umferðaröryggi - Höfn.	39
MYND 29	Athugasemdir íbúa Hornafjarðar (nr.2) um umferðaröryggi - Höfn.	39
MYND 30	Notkun öryggisbúnaðar barna í bílum eftir þéttbýliskörnum árið 2025.	40

MYND 31	Til vinstri: Ökumenn og farþegar sem eiga það til að sleppa því að notast við bílbelti eftir aldursflokkum. Til hægri: Viðhorf fólks til þess að aka yfir leyfilegum hámarkshraða innanbæjar undanfarin ár (heimild: Samgöngustofa). _____	41
MYND 32	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 standur (hægri). _____	41
MYND 33	Aðgerðir sem eru í fyrsta forgangi innan Hafnar. Staðbundnar aðgerðir táknaðar með punkt og aðgerðir fyrir vegkafla táknað með línu. _____	46
MYND 34	Aðgerðir sem eru í fyrsta forgangi utan þéttbýlis. Staðbundnar aðgerðir táknaðar með punkt og aðgerðir fyrir vegkafla táknað með línu. _____	48

Töfluskrá

TAFLA 1	Tegund og alvarleiki umferðarslysa á vegum Vegagerðarinnar í Hornafirði, 2020-2024. _____	22
TAFLA 2	Æskileg fjarlægð milli hraðatakmarkandi aðgerða eftir leyfilegum hámarkshraða. _____	27
TAFLA 3	Fjöldi slysa með meiðslum á óvörðum vegfarendum, skipt niður eftir aldri. _____	30
TAFLA 4	Ferðamáti skólabarna í Hornafirði eftir árgöngum. _____	32
TAFLA 5	Athugasemdir sem bárust í íbúasamráði Hornafjarðar varðandi umferðaröryggi í sveitarfélaginu, október 2025. _____	38
TAFLA 6	Matskvarði aðgerða með tilliti til forgangs, kostnaðar og tímaramma. _____	44
TAFLA 7	Umferðaröryggis vísar til að mæla árangur umferðaröryggisáætlunar og meta hvort markmiðum hafi verið náð. _____	50

1 Inngangur

Á hverju ári verða fjölmargir einstaklingar fyrir meiðslum í umferðarslysum á Íslandi. Í sumum tilvikum hljóta alvarleg slys og jafnvel banaslys af, sem hafa víðtæk áhrif á samfélagið. Til að hægt sé að draga úr líkum á slysum og lágmarka afleiðingar þeirra er mikilvægt að vinna markvisst með greiningu á orsökum og aðstæðum sem liggja þeim að baki. Slík vinna þjónar tvíþættum tilgangi: að koma í veg fyrir að slys verði og að minnka alvarleika þeirra slysa sem ekki verður komist hjá.

Í umferðaröryggisáætlun sveitarfélagsins eru sett fram markmið þess fyrir næstu ár á sviði umferðaröryggis. Þar er fjallað um helstu áskoranir og lögð fram aðferðafræði og úrræði sem miða að því að fækka slysum og stuðla að öruggari umferð. Með slíkri áætlun verður stefnumótun sveitarfélagsins skýrari og auðveldara verður að forgangsraða aðgerðum og taka upplýstar ákvarðanir.

Sveitarfélagið Hornafjörður hefur ákveðið að vinna umferðaröryggisáætlun og leitaði til Eflu um aðstoð við gerð hennar. Þetta er í annað sinn sem heildstæð áætlun af þessu tagi er unnin fyrir sveitarfélagið.

Markmið umferðaröryggisáætlunarinnar eru meðal annars að:

- Greina stöðu umferðaröryggis og þau vandamál sem sveitarfélagið glímir við.
- Skoða orsakir og umfang slysa og leggja grunn að markvissri aðgerðaáætlun.
- Móta aðgerðir sem stuðla að færri slysum, betra aðgengi fyrir alla vegfarendur og auknum lífsgæðum fyrir íbúa sveitarfélagsins og þá sem ferðast um svæðið.

1.1 Framkvæmd og samráð

Vinna við umferðaröryggisáætlunina byggðist á markvissu samráði við fulltrúa lykilstofnana og hagsmunaaðila, meðal annars Vegagerðina, Samgöngustofu, Lögregluna og fleiri sem koma að umferðaröryggismálum. Eftirfarandi aðilar tóku þátt:

- Xiaoling Yu, verkefnastjóri sveitarfélagsins Hornafjarðar
- Pröstur Jóhannsson, fulltrúi skipulagsráðs Hornafjarðar
- Finnur Smári Torfason, fulltrúi skipulagsráðs Hornafjarðar
- Guðrún Agða Aðalheiðardóttir, verkefnastjóri umhverfis- og skipulagsmála
- Loftur Þór Jónsson, Vegagerðin
- Friðrikka Jóhanna Hansen, Vegagerðin/almenningsamgöngur
- Gunnar Geir Gunnarsson, Samgöngustofa
- Einar Sigurjónsson, Lögreglan
- Milana Basrak, fulltrúi leikskóla- og skólastarfs
- Eirný Valsdóttir, fulltrúi eldri borgara
- Arna Kristjánsdóttir, Efla
- Elín Ríta Sveinbjörnsdóttir, Efla

Um mitt ár 2025 hófst vinnan við umferðaröryggisáætlun fyrir sveitarfélagið. Í október 2025 setti Hornafjörður inn opna ábendingarleit á heimasíðu sinni þar sem íbúum var boðið að koma á framfæri hugmyndum og athugasemdum varðandi umferðaröryggi í sveitarfélaginu.

Fyrsti samráðsfundur hópsins var haldinn í nóvember 2025, þar sem kynnt voru fyrstu drög að slysagreiningu og teknar saman ábendingar frá hagsmunaaðillum. Síðari fundurinn fór fram í júní 2026, þar var farið yfir drög að áætluninni áður en hún var send sveitarfélaginu til samþykktar.

Að lokinni yfirferð var áætlunin samþykkt af skipulagsnefnd í ágúst 2026 og síðar staðfest af bæjarstjórn í október 2026.

1.2 Markmið stjórnvalda í umferðaröryggismálum

Stjórnvöld á Íslandi hafa sett fram skýrar áherslur í umferðaröryggismálum og birtast þær í Umferðaröryggisáætlun Íslands 2024–2038. Þar eru þrjú yfirmarkmið sem móta stefnu landsins næstu árin:

- 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.

Til viðbótar yfirmarkmiðunum hafa stjórnvöld skilgreint fjölda undirmarkmiða sem taka mið af ákveðnum hópum vegfarenda og algengum orsökum slysa [1]:

- Að engin börn, 14 ára og yngri, látist í umferðarslysum.
- Að engin banaslys verði rakin til þess að öryggisbelti hafi ekki verið notuð.
- Að alvarlegum slysum og banaslysum vegna ölvunar- og fíkniefnaaksturs fækki um 5% á ári.
- Að fækka ungum ökumönnum (17–20 ára) sem eiga aðild að alvarlegum slysum og banaslysum um 5% árlega.
- Að draga úr þátttöku eldri ökumanna (70 ára og eldri) í alvarlegum slysum og banaslysum um 5% á ári.
- Að alvarlega slösuðum og látnum á bifhjóli fækki um 5% árlega.
- Að fækka alvarlega slösuðum og látnum gangandi vegfarendum um 5% árlega.
- Að alvarlega slösuðum og látnum hjólandi eða rafhjólreiðafólki fækki um 5% á ári.
- Að alvarleg slys og banaslys meðal erlendra ríkisborgara búsettra á Íslandi dragist saman um 5% á ári.
- Að alvarlegum slysum og banaslysum meðal erlendra ferðamanna á hverja 100.000 gesti fækki um 5% árlega.
- Að draga úr alvarlegum slysum og banaslysum vegna útafaksturs um 5% á ári.
- Að alvarlegum slysum og banaslysum vegna framanákeyrslna fækki um 5% á ári.

Hornafjörður er víðfeðmt sveitarfélag þar sem umferð samanstendur bæði af íbúum og miklum fjölda ferðamanna sem fara um svæðið allt árið. Í ljósi þessa vegur öryggi í sveitarfélaginu þungt þegar litið er til markmiða stjórnvalda á landsvísu. Því er brýnt að umferðaröryggisáætlun Hornafjarðar styðji við og taki mið af þeim markmiðum sem stjórnvöld hafa mótað, þannig að sveitarfélagið leggi sitt af mörkum til bættis umferðaröryggis í landinu.

2 Stöðumat og greiningarvinna

Áherslan í umferðaröryggismálum hefur undanfarna áratugi oft beinst að því að koma í veg fyrir slys, með ábyrgðina að miklu leyti á vegfarendum sjálfum. Núllsýn (e. *Vision Zero*) byggir á annarri nálgun, gengið er út frá því að þótt ekki sé alltaf hægt að koma í veg fyrir slys, eigi þeir sem lenda í þeim að hafa raunhæfa möguleika á að komast lífs af og án alvarlegra meiðsla. Mannleg mistök eru óumflýjanleg, og því felst ein af meginhugmyndum núllsýnar í því að samgöngukerfið sé hannað þannig að mistök leiði ekki til alvarlegra afleiðinga.

Í umferðaröryggisáætlun stjórnvalda er lögð áhersla á að við skipulag, hönnun og gerð umferðarmannvirkja skuli tekið mið af þeirri staðreynd að mannleg mistök eru óhjákvæmileg [1]. Þessi sýn kallar á aðgerðir sem bæði draga úr líkum á slysum og milda áhrif þeirra slysa sem engu að síður verða.

Til að ná markmiðum um fækkun banaslysa, alvarlegra slysa og slysa með minniháttar meiðslum er nauðsynlegt að greina þróun slysa yfir tíma og staðsetningar þeirra. Slík greining gefur vísbendingar um hvar þörfin fyrir inngrip er mest og hvaða aðgerðir eru líklegastar til árangurs.

2.1 Slysgreining

Greiningarvinnan byggir á skráðum slysum í Hornafirði á árunum 2015–2024 úr umferðarslysaskráningu Samgöngustofu. Skráningin styðst eingöngu við lögregluskýrslur og því má gera ráð fyrir tiltekinni vanskráningu, einkum þegar kemur að slysum sem ekki tengjast ökutækjum [2], t.d. fallslysum hjólræðafólks, árekstrum milli hjólandi og gangandi og fallslysum gangandi vegfarenda. Einnig er líklegt að atvik þar sem aðeins varð eignartjón og lögregla var ekki kvödd á vettvang séu vanskráð.

Umferðarslysum er almennt skipt í fjóra flokka: banaslys, alvarleg slys, slys með litlum meiðslum og óhöpp án meiðsla. Slys án meiðsla eru ekki forgangsatriði þegar kemur að umferðaröryggi, en geta gefið gagnlegar vísbendingar um landlæg vandamál. Þar sem banaslys eru tiltölulega fá og hætta er á að þau hverfi í samanburði við önnur slys, eru banaslys og alvarleg slys flokkuð saman í greiningunni.

SKILGREINING UMFERÐARSLYSA [2]

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

Banaslys: 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.

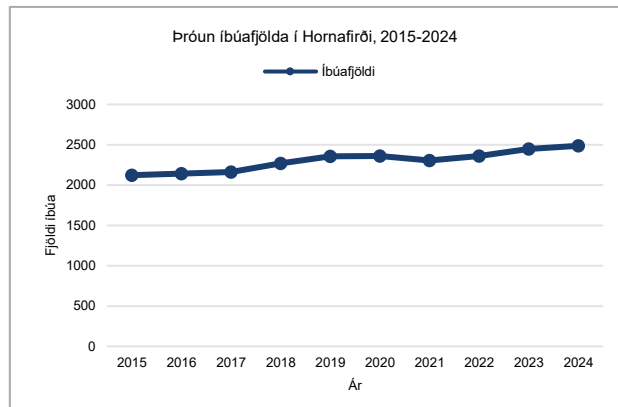
Þegar þróun umferðarslysa er metin er æskilegt að skoða hana í samhengi við aðra þætti innan sveitarfélagsins, svo sem breytingar á íbúafjölda og þróun umferðar.

2.2 Þróun íbúafjölda

Samkvæmt tölum frá Hagstofu Íslands fjölgaði íbúum Hornafjarðar úr 2.100 árið 2015 í 2.500 árið 2024 (mynd 1), eða um 19% á tímabilinu.

Hornafjörður er engu að síður dreifbýlt sveitarfélag með lágan íbúapéttleika.

Þróun umferðar og slysa tengist því fremur breytingum á umferðarmagni, ekki síst vegna aukinnar ferðamennsku.

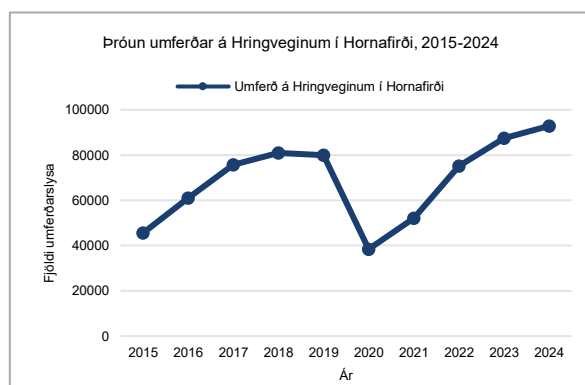


MYND 1 Þróun í íbúafjölda í Hornafirði frá 2015 til 2024.

2.3 Þróun umferðar

Tekin var saman umferðarþróun á Hringveginum í gegnum sveitarfélagið á árunum 2015–2024, en sá vegkafl er meinsamgönguæð svæðisins fyrir bæði íbúa og ferðamenn.

Umferðartölur frá Vegagerðinni sýna talsverða aukningu í umferð á árunum 2015–2018 (mynd 2). Veruleg minnkun varð þegar Covid-19 faraldurinn gekk yfir árið 2020 en umferðin hefur aftur farið vaxandi á árunum 2021–2024.



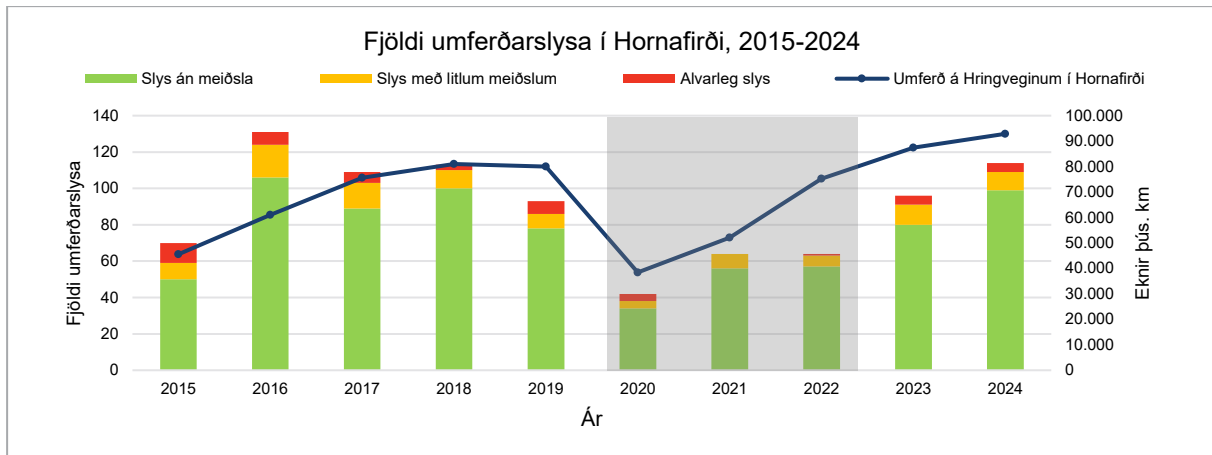
MYND 2 Þróun umferðar á Hringveginum um Hornafjörð á árunum 2015 til 2024.

2.4 Þróun umferðarslysa 2015-2024

Gögn frá árunum 2015 til 2024 voru notuð til greiningar á þróun og alvarleika slysa. Þegar kemur að staðsetningu slysa er æskilegt að horfa ekki á lengra tímabil en fimm ár, þar sem umhverfið getur breyst töluvert á lengri tíma. Staðsetning slysa er því sýnd fyrir tímabilið 2020–2024 (sjá kafla 2.5).

2.4.1 Þróun slysa

Á tímabilinu 2015–2024 voru samtals 896 skráð umferðarslys í Hornafirði. Af þeim voru 49 alvarleg slys (þar af sex banaslys), 98 með litlum meiðslum og 749 óhöpp án meiðsla. Að meðaltali eru þetta um 90 umferðarslys á ári, þar af tæplega 15 með meiðslum. Mynd 3 sýnir þróun slysa og umferðar á Hringveginum yfir tímabilið.

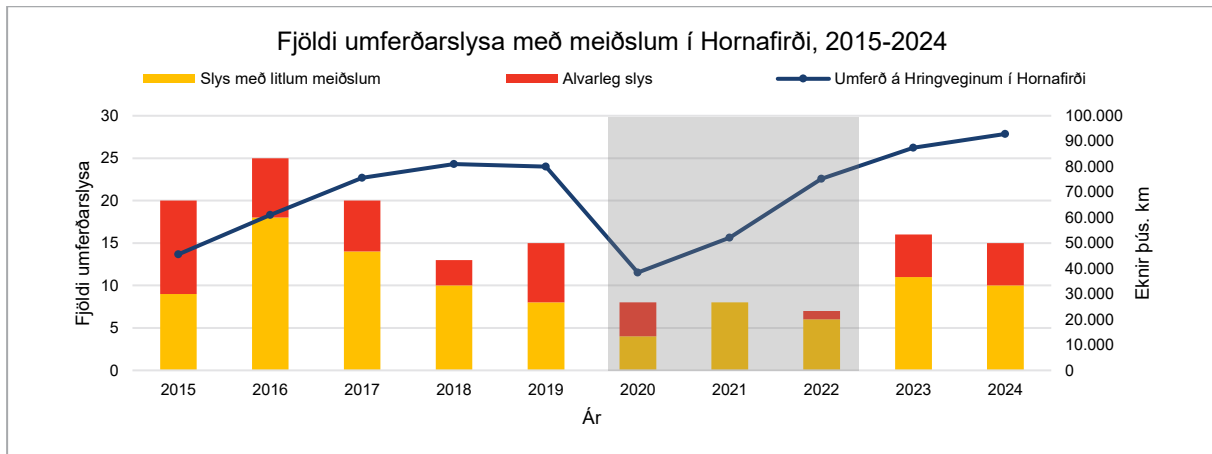


MYND 3 Þróun umferðar á Hringveginum og fjölda umferðarslysa eftir alvarleika í Hornafirði 2015-2024.

Slysum fór fækkandi á árunum 2019–2020. Erfitt er þó að draga ályktanir af þeim árum vegna Covid-19 faraldursins, en árið 2019 var jafnframt eitt af þeim betri á landsvísi hvað umferðaröryggi varðar. Tölur fyrir árin 2020–2022 eru skyggðar á myndinni til að endurspegla áhrif faraldursins, en samsvarandi fækkun má sjá á landsvísi á sama tíma.

Þróun slysa virðist fylgja þróun umferðar á Hringveginum að nokkru leyti, en samsvarandi tengsl við íbúaþróun eru ekki sýnileg.

Stærsti hluti slysa eru óhöpp án meiðsla og einungis lítill hluti telur meiriháttar meiðsl. Mynd 4 sýnir þróun slysa með meiðslum sérstaklega.



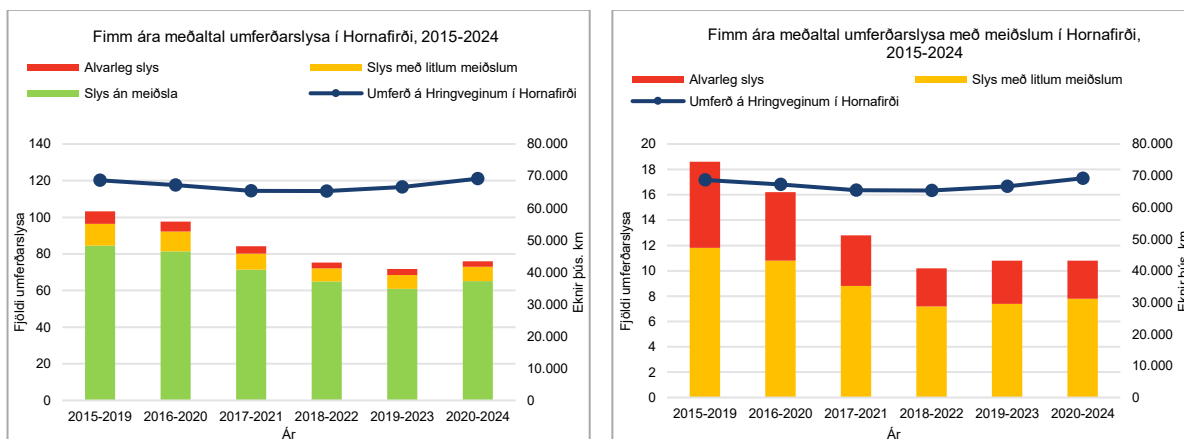
MYND 4 Fjöldi slysa með meiðslum ásamt þróun umferðar á Hringveginum í Hornafirði 2015-2024.

Að meðaltali urðu um 15 slys með meiðslum á ári í sveitarfélaginu, þar af 6 alvarleg. Flest slys með meiðslum urðu árið 2016, eða 25 slys, þar af sjö alvarleg. Á tímabilinu urðu sex banaslys og skiptast þau þannig:

- Tvö vegna áreksturs tveggja ökutækja úr gagnstæðri átt
- Tvö vegna útafaksturs
- Tvö slys á óvörðum vegfarendum, fall af bifhjóli annars vegar og hins vegar slys á fótgangandi sem gekk á hægri vegbrún í sömu átt

Alvarlegum slysum fækkaði á árunum 2016–2018 en fjölgaði aftur árið 2019. Á árunum 2020–2022 fækkaði þeim í kjölfar Covid-19 faraldursins. Þrátt fyrir umferðaraukningu á Hringveginum á síðustu fjórum árum hefur alvarlegum slysum ekki fjölgað í sama mæli, sem er jákvætt merki.

Slys eru handahófskennd og fjöldi þeirra getur sveiflast töluvert milli ára. Til að draga betur fram langtímaþróun og minnka vægi skammtímasveiflna var notast við 5 ára meðaltal (Mynd 5).

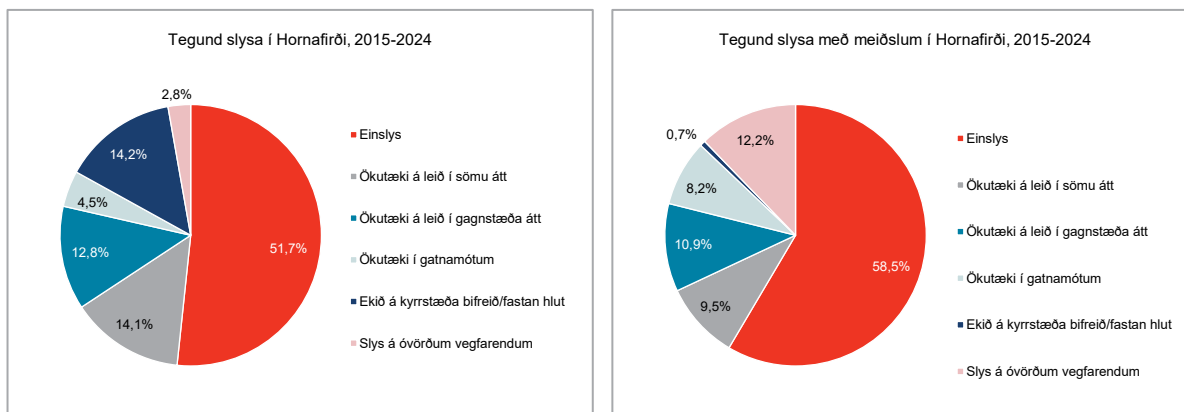


MYND 5 Fimm ára meðaltal í fjölda slysa í Hornafirði. Öll umferðarslys til vinstri og umferðarslys með meiðslum til hægri.

Fimm ára meðaltal slysa með meiðslum (mynd til hægri) hefur lækkað úr um þremur á ári á árunum 2015–2019 niður í tvö á ári fyrir tímabilið 2019–2023, með lítilli aukningu eftir Covid-árin. Þetta bendir til þess að slysum sé almennt að fækka í sveitarfélaginu, þótt sveiflur milli ára séu töluverðar og varúðar sé þörf við túlkun. Æskilegt er að fylgjast með þróuninni á næstu árum til að meta hvort um varanlega fækkun sé að ræða.

2.4.2 Tegund slysa

Algengasta tegund umferðarslysa í Hornafirði á tímabilinu eru einslys meðal akandi vegfarenda, eða 52% allra slysa (Mynd 6, til vinstri). Einslys eru slys þar sem einn aðili kemur við sögu, t.d. útafakstur eða þegar ekið er á fastan hlut. Þetta mynstur er einkennandi fyrir dreifbýl sveitarfélög þar sem vegakerfið samanstendur að mestu af þjóðvegum með tiltölulega fáum gatnamótum. Niðurstaðan undirstrikar mikilvægi þess að huga að öryggi hliðarsvæða, staðsetningu vegriða, halla fláa og fjarlægð og hæð skeringa við vegkanta.



MYND 6 Hlutfall milli tegund umferðarslysa í Hornafirði 2015-2024. Öll umferðarslys til vinstri og slys með meiðslum til hægri.

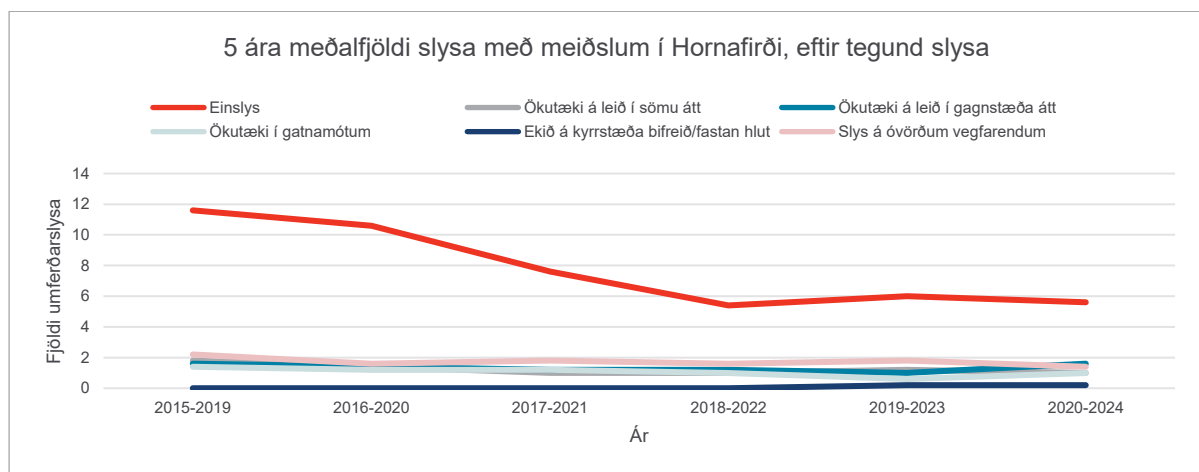
Innan flokksins einslys er nokkuð stór undirflokkur þar sem ekið er á dýr á akbraut. Á tíu ára tímabilinu 2015–2024 voru slík tilvik 146 af 463 einslysum í sveitarfélaginu, eða tæplega þriðjungur allra einslysa (16% allra umferðarslysa). Nær öll þessi slys eru óhöpp án meiðsla og aðeins tvö þeirra höfðu minniháttar meiðsl í för með sér. Árekstrar af þessu tagi valda því fyrst og fremst eignatjóni og eru ekki greindir frekar í þessari áætlun, sem beinist fyrst og fremst að slysum þar sem vegfarendur slasast.

Næst algengustu slysin eru þegar ekið er á kyrrstæða bifreið eða fastan hlut (14,2%), árekstrar ökutækja í sömu átt (14,1%) og árekstrar ökutækja úr gagnstæðri átt (12,8%).

Þegar litið er á slys með meiðslum sérstaklega (Mynd 6, til hægri) eru einslys einnig algengust, eða tæplega 59%. Slys á óvörðum vegfarendum eru næst algengust, um 12%. Alls urðu 10 slys á óvörðum vegfarendum á tímabilinu. Í þeim slösuðust 18 einstaklingar, þar af einn lét lífið, 8 hlutu alvarleg meiðsl og 9 minniháttar meiðsl.

Árekstrar ökutækja úr gagnstæðri átt teljast almennt til alvarlegustu slysategunda. Í Hornafirði eru þau þó aðeins 10% allra slysa með meiðslum. Engu að síður er æskilegt að huga sérstaklega að áhættu af framanákeyrslum, þar sem rannsóknir sýna að líkur á alvarlegum meiðslum aukast verulega með hækkandi hraða.

5 ára meðaltal í fjölda slysa með meiðslum, flokkað eftir tegund slysa má sjá á mynd 7.



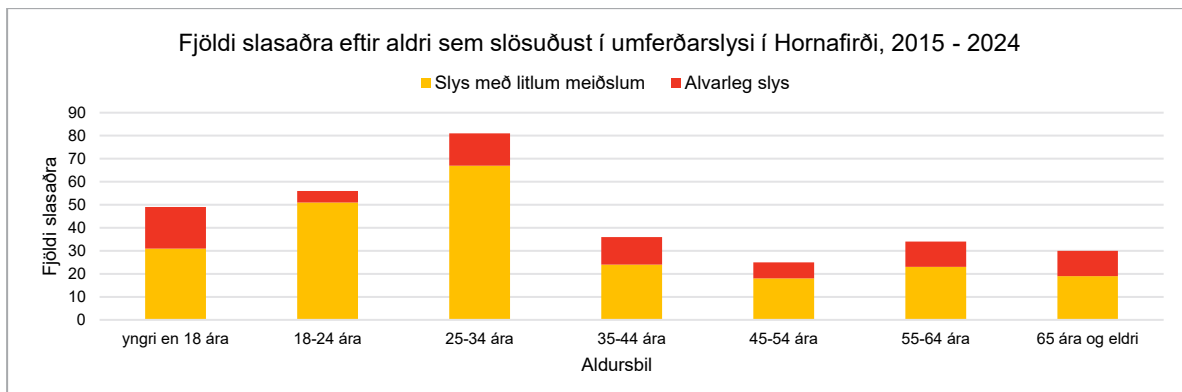
MYND 7 5 ára meðaltal í fjölda slysa með meiðslum í Hornafirði árin 2015–2024, flokkað eftir tegund slysa.

Einslysum með meiðslum fer fækkandi milli tímabila (rauð lína) en aðrar tegundir standa að mestu í stað. Vegna þess hve fá slysin eru, að meðaltali 1–2 á ári af hverri tegund, er erfitt að meta hvort um raunverulega þróun er að ræða eða tilviljanakenndar sveiflur.

2.4.3 Aldur og þjóðerni

Á árunum 2015–2024 slösuðust alls 389 einstaklingar í umferðarslysum í Hornafirði¹. Aldursdreifingu þeirra má sjá á Mynd 8.

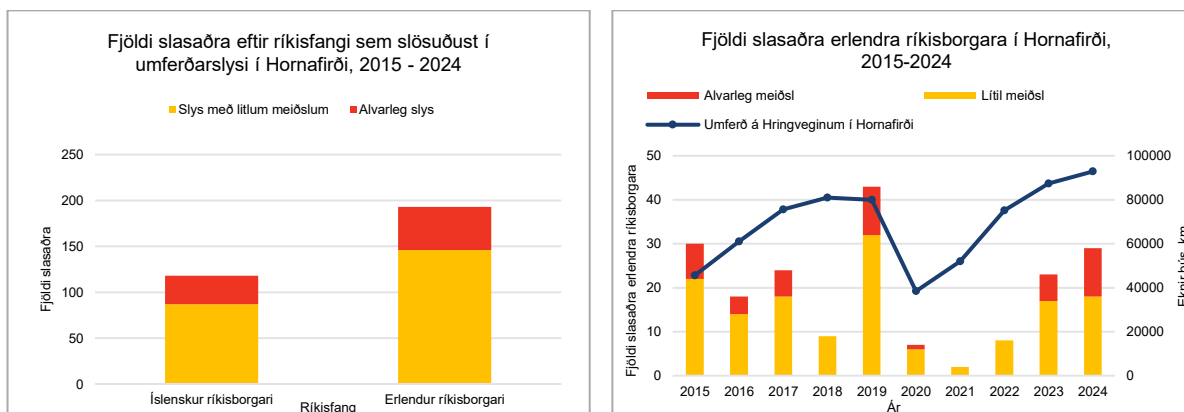
¹ Tekið er mið af öllum þeim aðilum sem slasast í slysunum á tímabilinu. Aðilar eru fleiri en slysin sjálf, þar sem margir geta slasast í einu slysi.



MYND 8 Aldursdreifing þeirra sem slösuðust í umferðarslysi í Hornafirði 2015 – 2024.

Algengast er að fólk á aldrinum 18–24 ára og 25–34 ára slasist í umferðarslysum í Hornafirði, þar á eftir börn yngri en 18 ára. Fólk yngra en 35 ára er 57% allra slasaðra á tímabilinu, sambærilegt hlutfall og á landsvísu árið 2024 [3]. Stærstur hluti slysa meðal yngri vegfarenda eru einslys meðal akandi, í samræmi við það sem almennt sést í dreifbýli. Þetta undirstrikar mikilvægi þess að huga að hraða, athygli ökumanna og aðstæðum þar sem hættu er á útafakstri.

Ferðamannastraumur til Íslands hefur aukist verulega á síðasta áratug. Fjöldi ferðamanna fór úr um 1,3 milljónum árið 2010 í tæplega 2,3 milljónir árið 2024 [4]. Mynd 9 sýnir fjölda slasaðra eftir ríkisfangi (til vinstri) og þróun fjölda slasaðra erlendra ríkisborgara samanborið við umferð á Hringveginum (til hægri).



MYND 9 Fjöldi slasaðra eftir ríkisfangi (vinstri) og þróun umferðar og fjölda slasaðra erlendra ríkisborgara (hægri) í Hornafirði 2015–2024.

Tæplega 62% þeirra sem slösuðust í umferðarslysum í Hornafirði höfðu erlent ríkisfang. Greinilegt samspil er á milli umferðarþróunar á Hringveginum og fjölda slasaðra erlendra ríkisborgara. Þetta endurspeglar umfang ferðamennsku í sveitarfélaginu og bendir til þess að umferðaröryggisaðgerðir þurfi að taka mið af þörfum og hegðun ferðamanna, sem oft eru óvanir íslenskum aðstæðum, m.a. veðri, vegagerð og akstursskilyrðum. Þetta á ekki síst við um Hringveginn þar sem umferðarpungi er mestur.

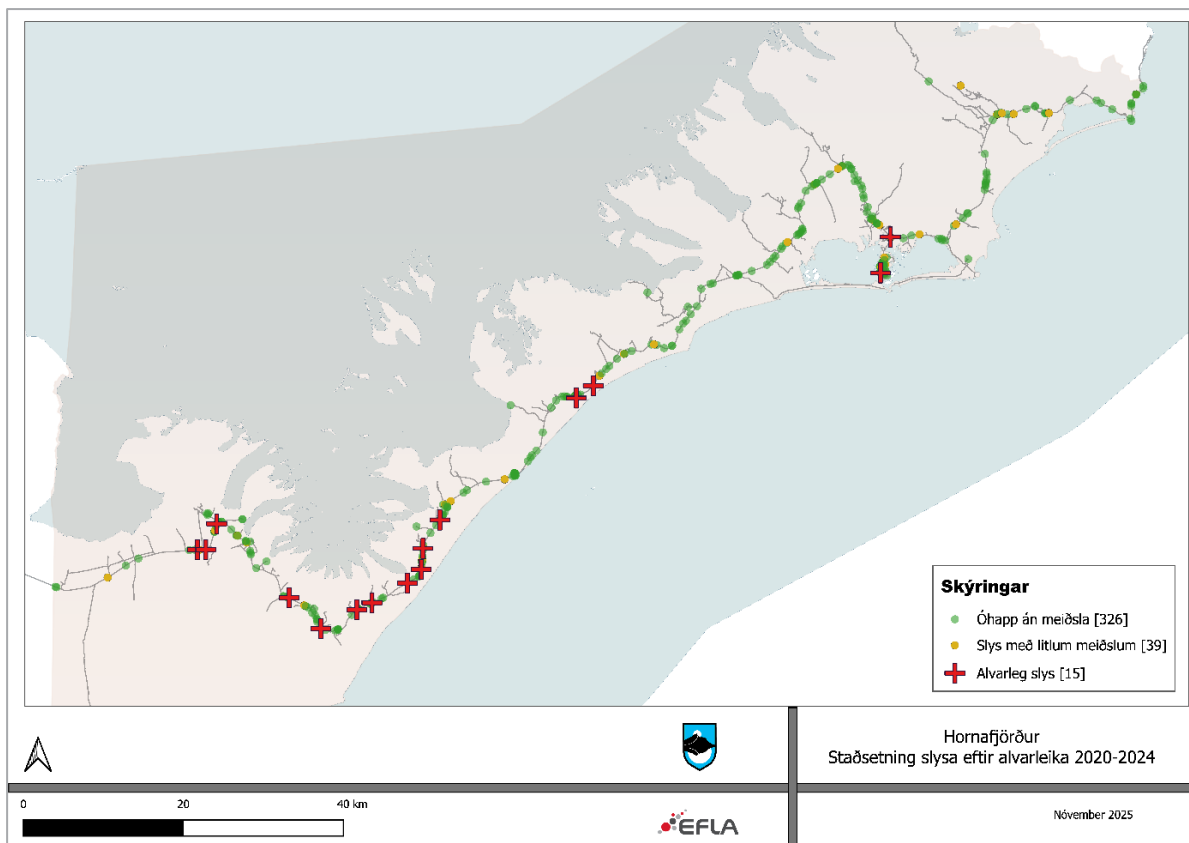
2.5 Staðsetning umferðarslysa 2020-2024

Þegar unnið er með staðsetningu slysa þarf að hafa hugfast að slys eru hendingarháð, þau gera ekki boð á undan sér og geta gerst hvar og hvenær sem er. Þrátt fyrir það getur slysa greining gefið vísbendingar um landlæg vandamál sem þarf að bregðast við, ekki einungis á þeim stöðum þar sem slysin verða heldur einnig

almennt. Greiningin getur einnig dregið fram svokallaða svartbletti, staði þar sem mörg slys af sama toga eða við sambærilegar aðstæður hafa orðið og slysátíðni er hærri en meðaltíðni sambærilegra innviða [5].

Við slysgreiningu er æskilegt að hafa nokkrar tölfræðilegar gildirur í huga. Vegir með mikla umferð hafa að jafnaði lægri slysátíðni en vegir með minni umferð, þótt heildarfjöldi slysa sé hærri. Þá þarf einnig að taka tillit til aðhvarfs til meðaltalsins (e. *regression to the mean*), þ.e. óvenju mörg eða fá slys yfir stutt tímabil geta verið tilviljun frekar en mynstur, og slíkar sveiflur jafnast oft út yfir lengri tíma þótt aðstæður breytist ekki.

Vegna þessa er ekki talið æskilegt að horfa til lengri tíma en 3–5 ára við greiningu á staðsetningu slysa. Staðsetning slysa innan Hornafjarðar er því sýnd fyrir tímabilið 2020–2024 (Mynd 10).



MYND 10 Staðsetning umferðarslysa eftir alvarleika innan Hornafjarðar, 2020-2024.

Alls urðu 380 umferðarslys í sveitarfélaginu á tímabilinu. Þar af voru 326 óhöpp án meiðsla, 39 slys með litlum meiðslum og 15 alvarleg slys eða banaslys. Tvö banaslys urðu á tímabilinu, árið 2020 vegna falls af bifhjóli og árið 2024 vegna áreksturs tveggja ökutækja úr gagnstæðri átt. Slysini urðu á Hringveginum við Öræfi annars vegar og Skaftafell hins vegar.

Um 66% slysa í sveitarfélaginu urðu á Hringveginum, enda er umferð á honum töluvert meiri og hraðari en á öðrum vegum sveitarfélagsins. Flest slys á Hringveginum urðu á beinum vegköflum þar sem hætta er á hraðakstri og einbeitingarskorti.

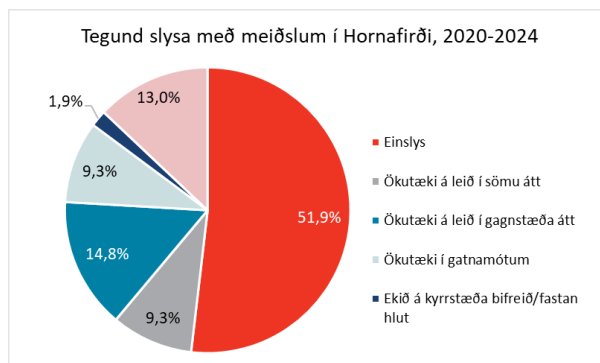
Þrjár samþjappanir alvarlegra slysa eru greinanlegar á Hringveginum innan sveitarfélagsins:

- Við Öræfi og Skaftafell vestast í sveitarfélaginu, þar sem uppsöfnun alvarlegra slysa er greinileg, þ.m.t. eitt af banaslysum tímabilsins.
- Á kaflanum um Suðursveit, þar sem áberandi þyrping alvarlegra slysa er á Hringveginum.

- Við innkomuna að Höfn, á gatnamótum Hafnarvegar og Hringvegar.

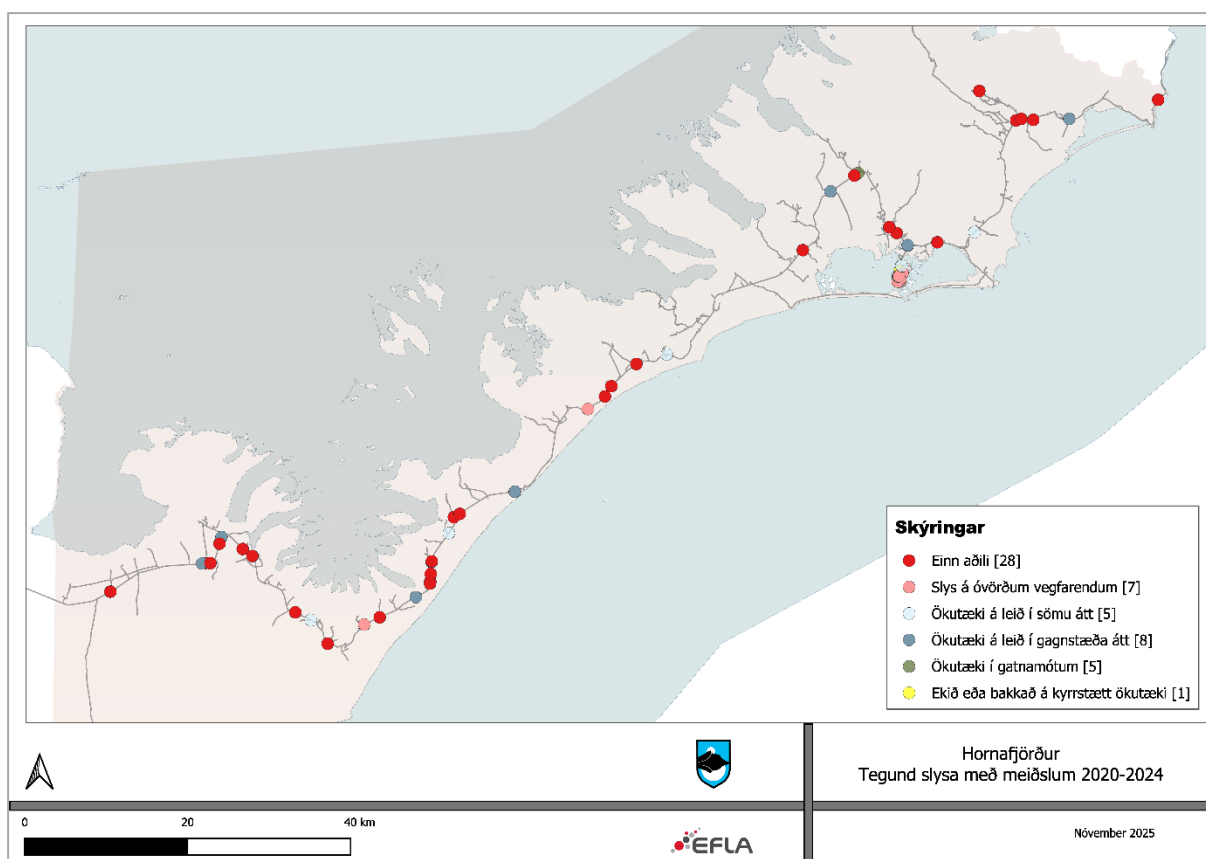
Æskilegt er að skoða aðstæður á tveimur fyrrnefndu köflunum sérstaklega, m.a. með tilliti til hönnunar hliðarsvæða, merkinga og hraðastýringar. Við innkomuna að Höfn er Vegagerðin að ljúka endurbótum með breyttri legu Hringvegarins og nýju hringtorgi, en vegkaflinn á að opna á vormánuðum 2026. Ætla má að framkvæmdin dragi úr slyshættu á þessum stað, og æskilegt er að fylgjast með þróun slysa þar eftir að nýi vegkaflinn kemst í notkun til að meta árangur aðgerðanna.

Þegar slys með meiðslum á tímabilinu eru skoðuð sérstaklega (mynd 11) eru einslys algengust, eða 52% (t.d. útafakstur eða ekið á fastan hlut á eða við akbraut). Þar á eftir árekstrar ökutækja úr gagnstæðri átt (15%), slys á gangandi og hjólandi vegfarendum (13%), árekstrar ökutækja í sömu átt (9%) og slys í gatnamótum (9%).



MYND 11 Hlutfall milli tegunda umferðarslysa með meiðslum í Hornafirði 2020-2024.

Staðsetning og tegund slysa með meiðslum er sýnd á Mynd 12.



MYND 12 Staðsetning og tegund umferðarslysa með meiðslum í Hornafirði 2020 – 2024.

Slys á Hringveginum eru áberandi, flest þeirra einslys en einnig nokkrir árekstrar ökutækja úr gagnstæðri eða sömu átt. Æskilegt er að skoða nánar hvort eitthvað í umhverfinu valdi þessum einslysum, sem og þá

staði þar sem alvarleg slys hafa orðið, sérstaklega við vegamót. Flest slys á óvörðum vegfarendum verða innan Hafnar.

Niðurstöðurnar benda til þess að Hringvegurinn sé lykilsvæði þegar kemur að umferðaröryggi í Hornafirði. Þar verða bæði flest slys og alvarlegustu slysin, sem kallar á sérstaka áherslu í aðgerðaáætlun, m.a. á hraðastýringu, útfærslu vegamóta og öryggi hliðarsvæða.

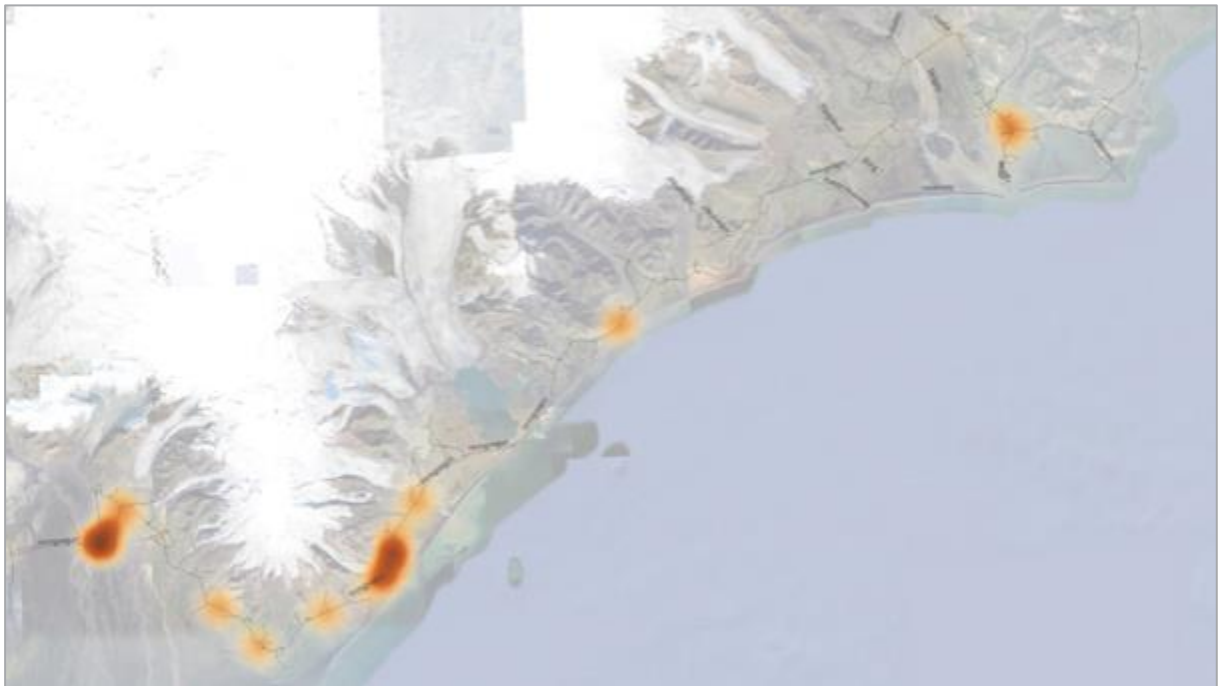
2.5.1 Slysakostnaður

Útreikningar á samfélagslegum kostnaði vegna umferðarslysa byggja á meðalkostnaði á hvert slys samkvæmt heimild Vegagerðarinnar um kostnað umferðarslysa [6], aðlöguðum að verðlagi ársins 2025. Umferðarslys hafa í för með sér verulegan kostnað fyrir samfélagið, ekki einungis beint eignatjón, heldur einnig kostnað vegna aðkomu lögreglu og björgunaraðila, heilbrigðisþjónustu, endurhæfingar og tapaðrar framleiðni.

Áætlað er að samfélagslegur kostnaður vegna umferðarslysa í Hornafirði á fimm ára tímabilinu 2020–2024 hafi numið um 9,7 milljörðum króna, eða **1,9 milljörðum á ári** miðað við verðlag ársins 2025. Af þessari upphæð má rekja 8,0 milljarða til vega í umsjón Vegagerðarinnar, eða um 1,6 milljarða á ári. Kostnaður á götum sveitarfélagsins er um 1,7 milljarðar á sama tímabili, eða um 340 milljónir á ári.

Tölurnar sýna að fjárfestingar í umferðaröryggi geta skilað sér margfalt til baka í formi lægri samfélagslegs kostnaðar til lengri tíma. Fækkun slysa dregur úr þessum kostnaði og vegur upp á móti útgjöldum vegna öryggisaðgerða.

Mynd 13 sýnir hitakort sem vegið er út frá samfélagslegum kostnaði umferðarslysa á tímabilinu. Kortið dregur fram þau svæði þar sem kostnaður vegna slysa er mestur. Þar sem alvarleg slys og banaslys vega þýngst í kostnaði endurspeglar kortið einkum staðsetningu alvarlegustu slysa.



MYND 13 Hitakort vegið út frá slysakostnaði í Hornafirði á árunum 2020–2024.

Á myndinni má sjá að nokkur svæði eru vert að horfa til, öll á Hringveginum. Þar ber helst að nefna kaflann vestast í sveitarfélaginu, við Öræfi og Skaftafell, en þar urðu bæði banaslys tímabilsins. Önnur áberandi

Þyrping er á kaflanum um Suðursveit, einkum vegna einslysa þar sem ökumenn aka út af vegi. Loks sést þéttari punktur í nágrenni Hafnar, en við innkomuna að Höfn er Vegagerðin að ljúka endurbótum með nýju hringtorgi sem ætla má að dragi úr slyshættu. Nánar er fjallað um þessi slys í næstu köflum.

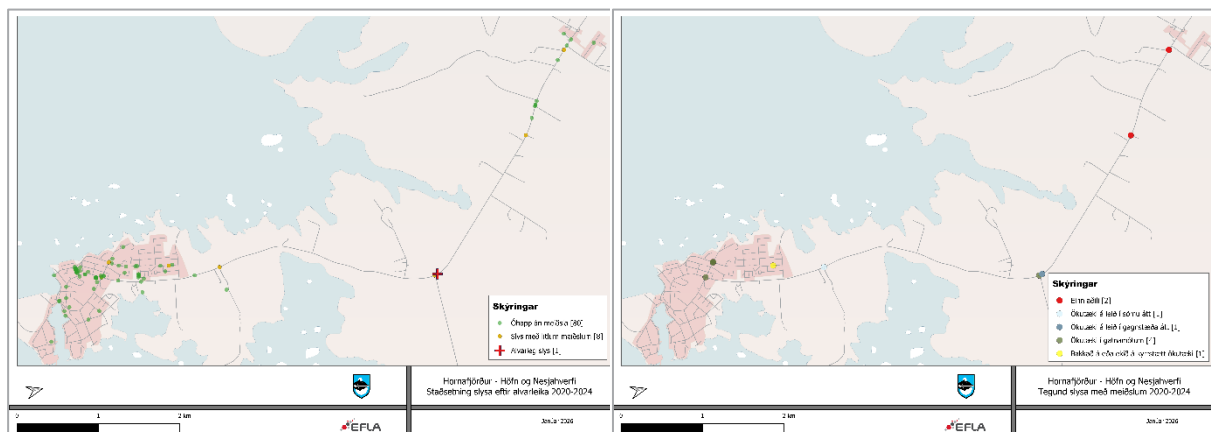
3 AKANDI VEGFARENDUR

Af 896 slysum sem urðu í Hornafirði á árunum 2015–2024 voru 871 milli ökutækja eða einslys ökutækja. Eins og fram kom í slysgreiningarkaflanum eru einslys langalgengust, eða um 52% slysanna, og fela oftast í sér útafakstur eða árekstur á dýr eða fastan hlut. Þetta er einkennandi mynstur fyrir dreifbýl sveitarfélög með fáa eða litla þéttbýliskjarna.

Almennt er talið að alvarlegustu slysin verði þegar ökutæki úr gagnstæðri átt lenda saman. Slíkir árekstrar voru um 13% allra slysa meðal ökutækja á greiningartímabilinu. Rannsóknir sýna að líkur á alvarlegum meiðslum við framanákeyrslur aukast verulega með hækkandi hraða [7]. Áhrifaríkasta leiðin til að draga úr þessari áhættu er aðskilnaður akstursstefna, einkum á vegum þar sem hámarkshraði er yfir 70 km/klst. Hvort slíkar aðgerðir eru fýsilegar veltur þó á umferðarmagni og hlutverki vegarins í samgöngukerfinu.

3.1 Höfn og Nesjahverfi

Eitt alvarlegt slys átti sér stað rétt utan Hafnar árið 2023 þegar tvö ökutæki rákust saman á gatnamótum Hafnarveggar og Hringveggar. Átta slys með litlum meiðslum urðu á Höfn og í nágrenni hennar á tímabilinu 2020–2024, tvö einslys, eitt þar sem tvö ökutæki á leið í sömu átt lentu saman, fjögur í gatnamótum og eitt þar sem ekið var á kyrrstætt ökutæki (mynd 14).

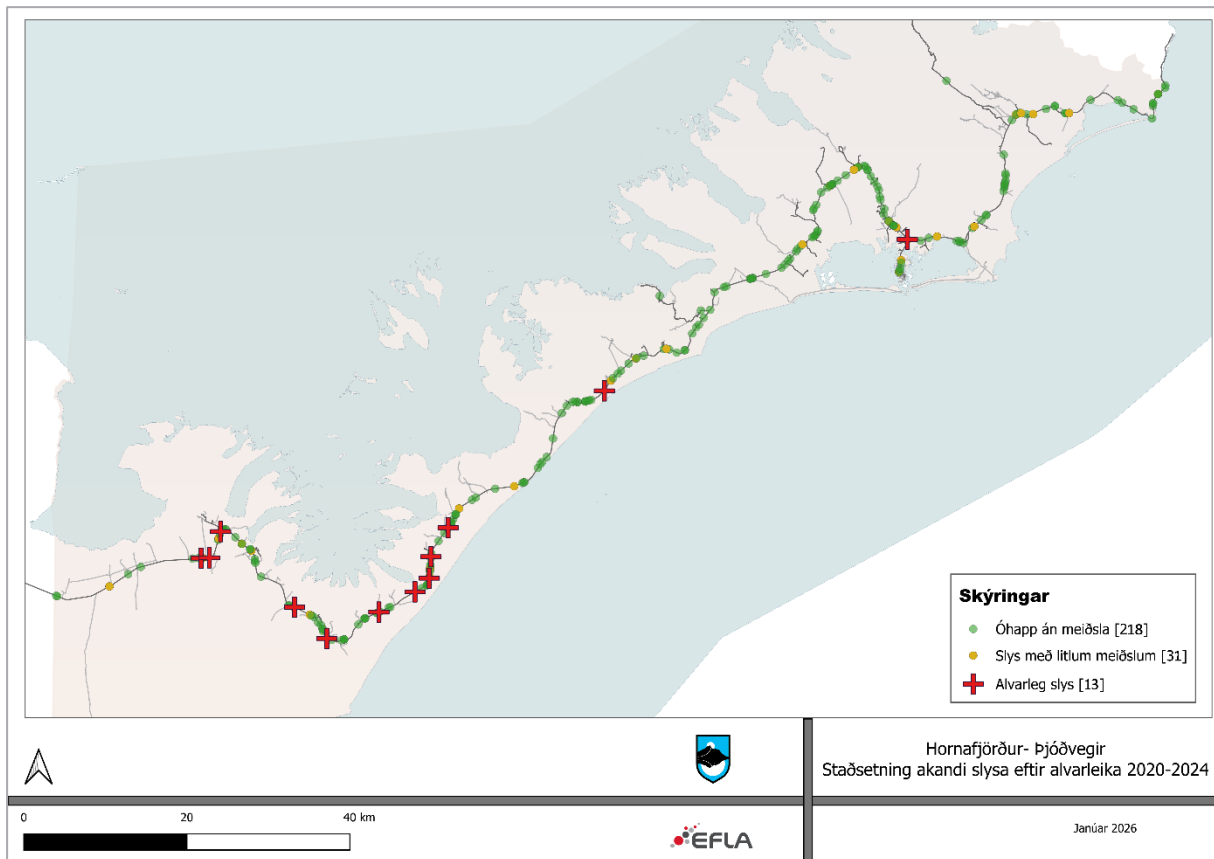


MYND 14 Staðsetning umferðarslysa á Höfn 2020-2024, eftir alvarleika til vinstri og eftir tegund til hægri.

3.2 Þjóðvegir - vegir Vegagerðarinnar

Vegir í umsjón Vegagerðarinnar eru tæplega 60% af heildarlengd vegakerfis Hornafjarðar. Hér er um að ræða bæði vegi utan þéttbýlis og stofnvegi innan þéttbýlis.

Mynd 15 sýnir staðsetningu og alvarleika allra umferðarslysa á vegum Vegagerðarinnar innan Hornafjarðar á árunum 2020–2024, samtals 262 slys. Af þeim voru 220 óhöpp án meiðsla, 30 slys með litlum meiðslum og 12 slys með alvarlegum meiðslum eða banaslys. Slys á vegum Vegagerðarinnar eru því um 70% allra umferðarslysa í sveitarfélaginu yfir fimm ára tímabil.



MYND 15 Alvarleiki og staðsetning umferðarslysa á vegum Vegagerðarinnar í Hornafirði, 2020-2024.

Langflest slysanna eru einslys meðal akandi. Flest þeirra eru án meiðsla, en þó er nokkuð um alvarleg slys og slys með litlum meiðslum (tafla 1).

TAFLA 1 Tegund og alvarleiki umferðarslysa á vegum Vegagerðarinnar í Hornafirði, 2020-2024.

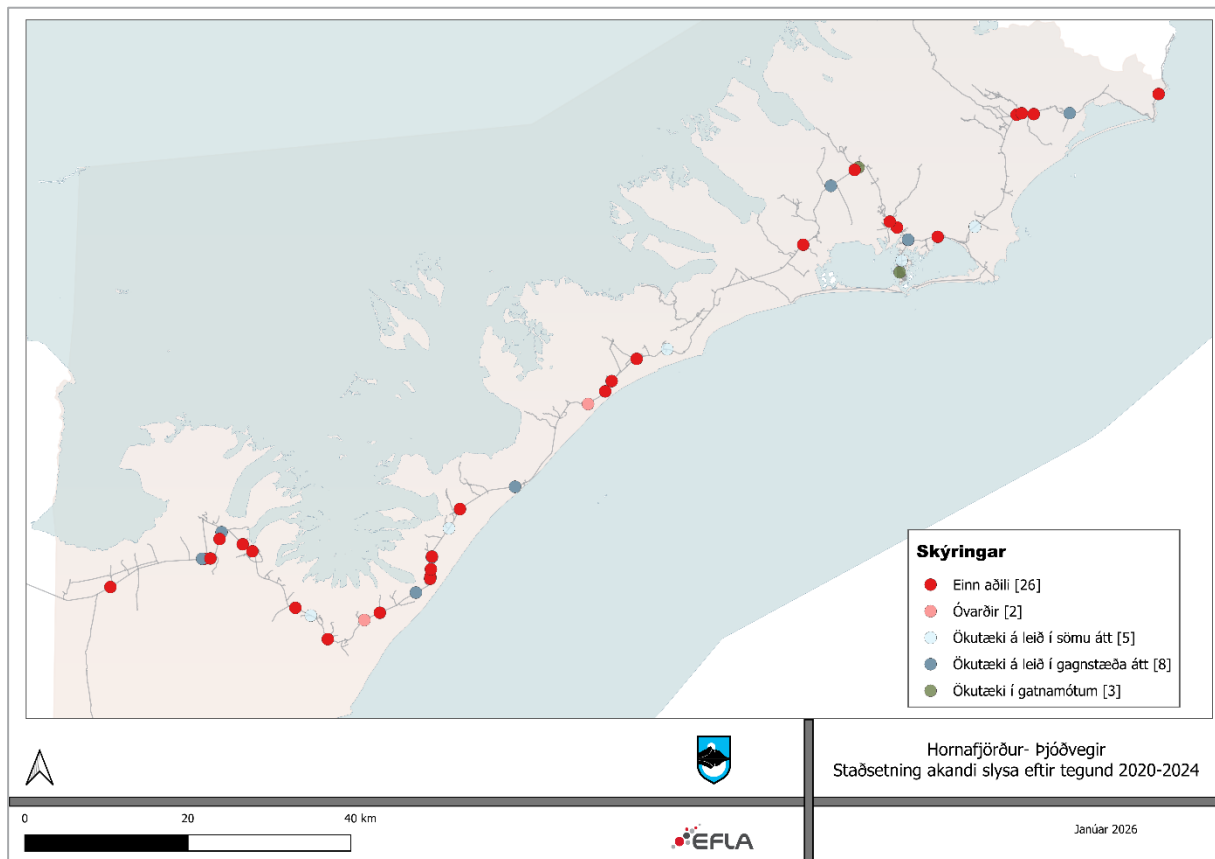
TEGUND SLYSA	ALVARLEG SLYS / BANASLYS	SLYS MEÐ LITLUM MEIÐSLUM	ÁN MEIÐSLA	SAMTALS	HLUTFALL
Einslys	6	20	136	162	62%
Ökutæki á leið í sömu átt	1	4	39	44	17%
Ökutæki á leið í gagnstæða átt	5	3	37	45	17%
Ökutæki í gatnamótum	0	3	6	9	3%
Ekið á kyrrstæða bifreið/fastan hlut	0	0	0	0	0%
Slys á óvörðum vegfarendum	1	1	0	2	1%
Samtals	13	31	218	262	100%

Langflest slysanna á vegum Vegagerðarinnar eru einslys meðal akandi, eða 62% (162 slys). Flest þeirra eru án meiðsla (136 af 162), en þó eru sex þeirra alvarleg og tuttugu með litlum meiðslum.

Algengasta orsök einslysa er útafakstur. Til að draga úr alvarleika slíkra slysa er æskilegt að hliðarsvæði og fláar séu hönnuð þannig að þau lágmarki afleiðingar útafaksturs. Þar sem ekki er unnt að tryggja örugg hliðarsvæði er mælt með notkun vegriða. Jafnframt er æskilegt að ljósastaurar séu eftirgefanlegir og að vetrarþjónustu sé sinnt vel.

Þótt árekstrar ökutækja úr gagnstæðri átt séu aðeins 17% slysanna, vega þeir þyngst þegar litið er til alvarleika, þ.e. fimm af þrettán alvarlegum slysum eða banaslysum á tímabilinu voru framanákeyrslur. Af þrettán alvarlegum slysum og banaslysum á vegum Vegagerðarinnar voru sex einslys og fimm framanákeyrslur, eða ellefu af þrettán samanlagt. Þetta undirstrikar mikilvægi þess að huga bæði að öryggi hliðarsvæða og að aðskilnaði akstursstefna, einkum á köflum með háan umferðarhraða.

Aftanákeyrslur (árekstrar ökutækja á leið í sömu átt) eru 17% slysanna, en langflest þeirra eru án meiðsla (39 af 44). Slysa á óvörðum vegfarendum eru fá á vegum Vegagerðarinnar (2 slys), enda verða þau að mestu innan þéttbýlis. Mynd 16 sýnir tegund umferðarslysa með meiðslum á vegum Vegagerðarinnar.



MYND 16 Staðsetning umferðarslysa með meiðslum eftir tegund á vegum Vegagerðarinnar í Hornafirði, 2020-2024.

Mynd 16 sýnir að einslys eru dreifð meðfram Hringveginum með sýnilegar þyrpingar vestast við Örfæi og Skaftafell, á kaflanum um Suðursveit og austast í átt að Lóni. Hins vegar raðast framanákeyrslur ekki á einn afmarkaðan stað.

3.2.1 Öryggissvæði

Þar sem stór hluti slysa utan þéttbýlis er einslys (útafakstur eða ekið á fastan hlut) er æskilegt að sveitarfélagið ásamt Vegagerðinni leggi sérstaka áherslu á hákuvarnir og örugg hliðarsvæði, m.a. útfærslu fláa, staðsetningu vegriða og að engar fastar hindranir séu innan öryggissvæða.

3.3 Umferðarhraði

Umferðarhraði hefur veruleg áhrif á bæði líkur á umferðarslysum og alvarleika þeirra. Hækkandi hraði eykur líkur á slysum og veldur jafnframt alvarlegri afleiðingum þegar þau eiga sér stað. Við lægri hraða hafa

ökumenn meiri tíma til að bregðast við óvæntum aðstæðum, svo sem gangandi eða hjólandi vegfarendum, og því er hraði einn af lykilþáttum umferðaröryggis, sérstaklega í þéttbýli þar sem samspil ólíkra vegfarendahópa er mest [8, 9].

Rannsóknir sýna að líkur á dauðsföllum gangandi vegfarenda aukast verulega þegar hraði fer yfir um 20 km/klst., og að líkur á alvarlegum áverkum aukast hratt eftir að hraði fer yfir um 25 km/klst. Þá eru banaslys hjólandi vegfarenda fátíðari þar sem meðalhraði ökutækja er undir 39 km/klst. Flest banaslys í umferðinni verða þar sem meðalhraði er á bilinu 40–50 km/klst., sem undirstrikar mikilvægi þess að halda hraða undir 30 km/klst., á svæðum þar sem óvarðir vegfarendur þvera götur eða deila rými með ökutækjum [10].

Þótt ekki sé hægt að koma í veg fyrir öll slys er markmiðið að lágmarka afleiðingar þeirra. Hraða ætti því að miða við þol veikustu vegfarenda og líklegar tegundir árekstra. Lágur umferðarhraði er sérstaklega mikilvægur í nágrenni íbúahverfa, skóla, leik- og íþróttasvæða, sem og við helstu ferðamannastaði þar sem vænta má aukinnar umferðar gangandi og hjólandi vegfarenda.

Til að draga úr umferðarhraða og bæta öryggi má beita ýmsum hraðatakmarkandi aðgerðum, svo sem hraðahindrunum, upphækkuðum gangbrautum, þrengingum eða hlykkjum í akbraut. Aðrar aðgerðir, svo sem hraðavaraskilti, lækkun hámarkshraða og miðeyjur, geta einnig haft áhrif, þó almennt í minna mæli en fyrrnefndu aðgerðir [9].

Gangbrautir einar og sér teljast ekki fullnægjandi umferðaröryggisaðgerð. Rannsóknir hafa sýnt að merkt gangbraut getur skapað falsa öryggiskennd, þótt hún bæti aðgengi [12]. Til að tryggja raunverulegt öryggi við þveranir er mikilvægt að styðja gangbrautir með hraðalækkandi aðgerðum, svo sem upphækkunum eða öðrum útfærslum sem tryggja lágmarks hraða ökutækja. Gangbrautir skulu jafnframt vera vel merktar í samræmi við gildandi umferðarlög [13].

Lágur umferðarhraði er forsenda þess að ökumenn og gangandi vegfarendur geti deilt sameiginlegu rými á öruggan hátt. Æskilegt er að endurmeta leyfilegan hámarkshraða í nágrenni íbúahverfa, skóla, íþrótt- og leiksvæða, ferðamannastaða og útivistarsvæða. Markvissar aðgerðir á borð við hraðatakmarkanir, skýrar merkingar, rafrænt hraðaeftirlit og aðrar hraðastýringar stuðla að því að ökumenn fylgi settum hraðamörkum.

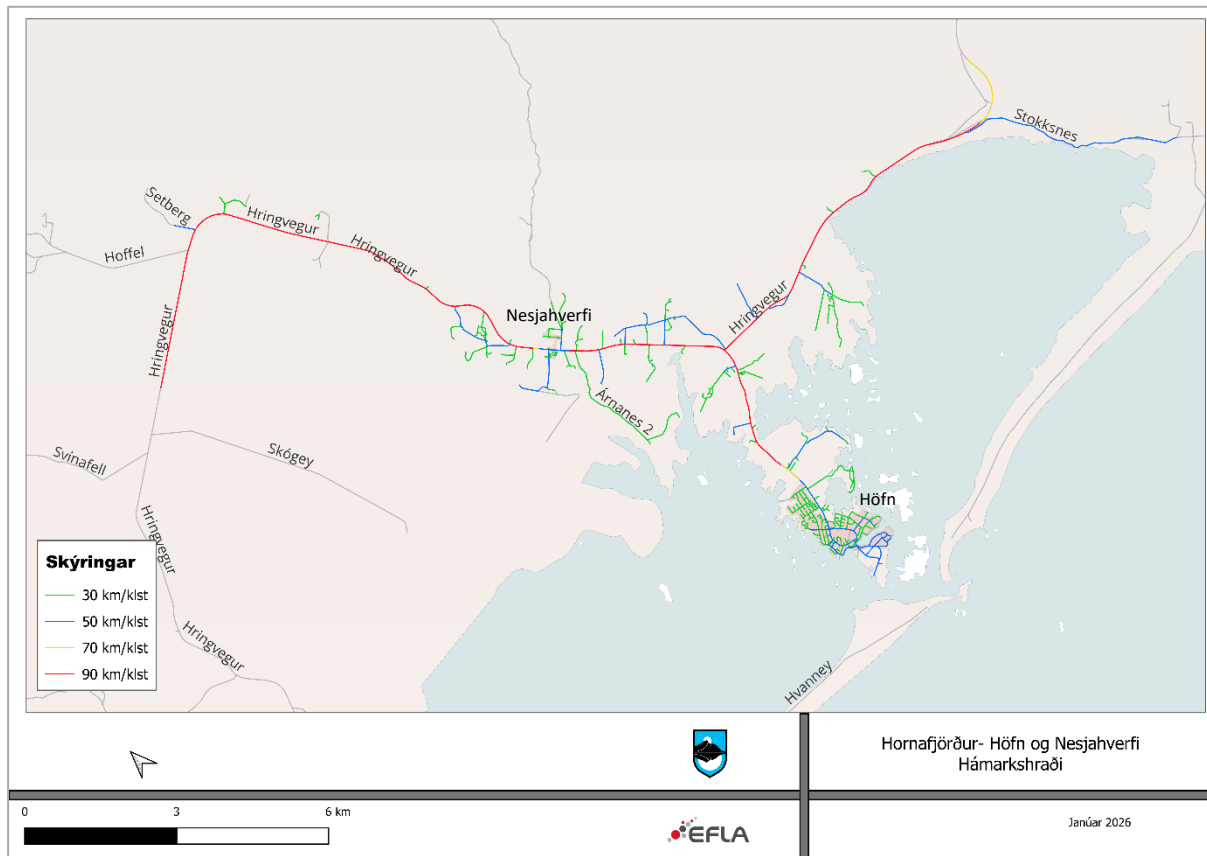
3.3.1 Leyfilegur hámarkshraði og hraðakstur

Samhliða vinnu við umferðaröryggisáætlunina var raunhraði ökumanna greindur til að kortleggja svæði þar sem ekið er umfram leyfilegan hámarkshraða og hvar þörf er á hraðatakmarkandi aðgerðum. Notast var við gögn frá TomTom sem byggja á svokölluðum fljótandi ökutækjagögnum úr m.a. snjalltækjum og leiðsögubúnaði. Slík gögn ná til um 20–30% ökutækja, breytilega eftir umfangi umferðar.

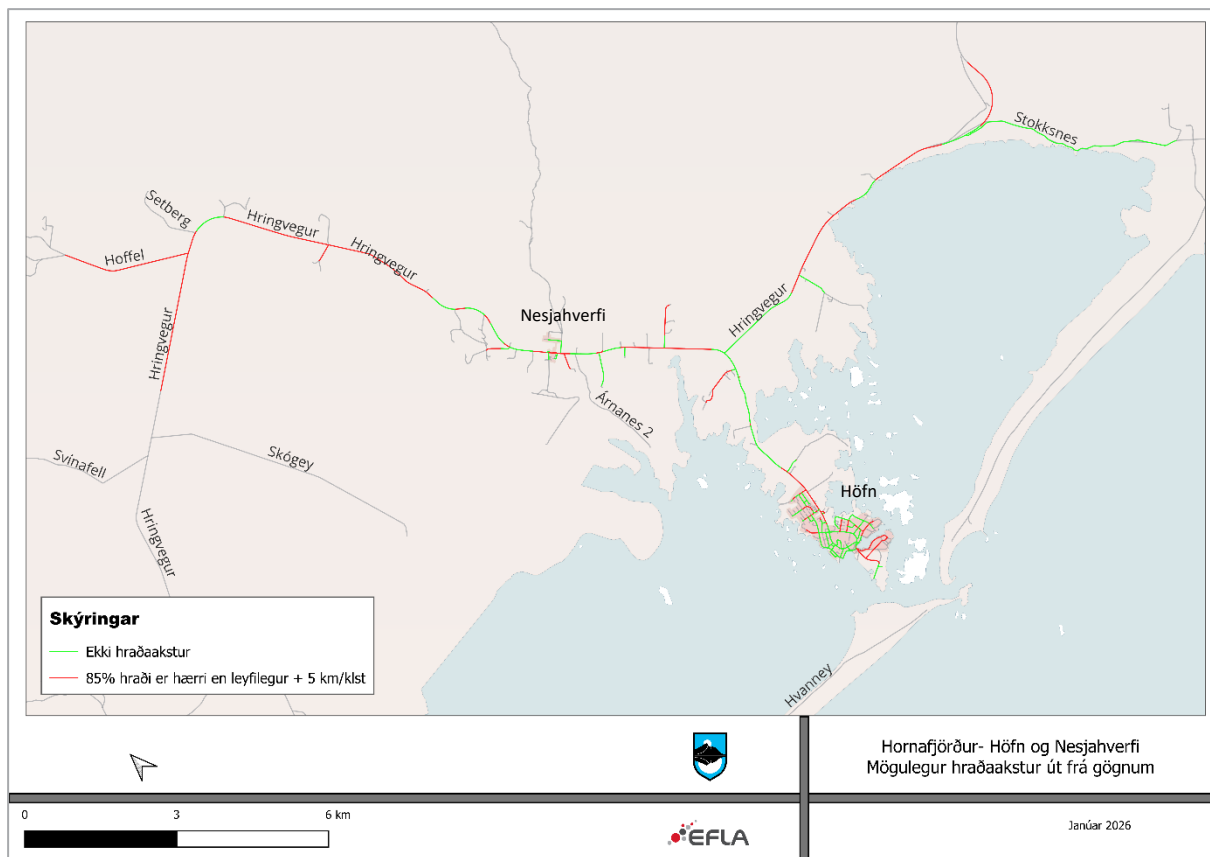
Gögnin voru flutt inn í landupplýsingakerfið ArcGIS og borin saman við leyfilegan hámarkshraða vega umhverfis Höfn og Nesjahverfi. Til að greina hraðakstur var 85% hraði ökutækja (sá hraði sem 85% ökumanna halda sig innan) skoðaður yfir alla daga ársins 2024. Þar sem 85% hraðinn fór 5 km/klst., eða meira yfir leyfilegan hámarkshraða var það metið sem ábending um þörf fyrir hraðatakmarkandi aðgerð [14].

Myndirnar hér að neðan sýna leyfilegan hámarkshraða í og við þéttbýlin Höfn og Nesjahverfi 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 farið var yfir þau mörk.

Túlka ber niðurstöður á minni vegum með fyrirvara, þar sem gögn þaðan eru takmörkuð og geta verið óáreiðanleg.



MYND 17 Leyfilegur hámarkshraði vega í Hornafirði (Höfn og Nesjahverfi).



MYND 18 Mögulegur hraðakstur út frá fljótandi ökutækjagögnum (TomTom).

Niðurstöðurnar sýna að töluverður hraðakstur er á vegum innan sveitarfélagsins. Sérstaklega er hraðakstur áberandi þar sem hraði er lækkaður í 50 km/klst., á Hringveginum innan þéttbýla. Á Hringveginum gegnum Nesjahverfi var 85% hraði árið 2024 á bilinu 75–85 km/klst., og á Hafnarvegi við innkomu til Hafnar var hann á bilinu 60–80 km/klst. Almennt mælist einnig nokkur hraðakstur á Hringveginum utan þéttbýlis.

Þótt í einhverjum tilfellum sé eðlilegt að hraði fari yfir viðmið er mælt með að lögð verði sérstök áhersla á Hringveginn í gegnum Nesjahverfi, afleggjarann að Höfn, götur nálægt skólum og helstu ferðamannastaði þar sem vænta má óvarinna vegfarenda.

3.3.2 Hraðatakmarkandi aðgerðir

Markmið hraðatakmarkandi aðgerða er að lágmarka árekstrarhraða við þveranir. Æskilegt er að slíkar aðgerðir séu notaðar á vegum með hámarkshraða 50 km/klst., eða lægri [15]. Lækkun á umferðarhraða hefur mest áhrif á þá ökumenn sem keyra hraðast, og stuðlar þannig að jafnari umferðarhraða og auknu öryggi. Reynslan sýnir að hraðahindranir í einu eða öðru formi eru kostnaðarminnsta og skilvirkasta hraðatakmarkandi aðgerðin [16]. Almennt er miðað við að þörf sé á hraðatakmarkandi aðgerðum þar sem 85% hraði á vegi er hærri en leyfilegur hámarkshraði.

Til að hraðatakmarkandi aðgerðir viðhaldi áhrifum sínum og að lágmarki sé af þeim loft- og hávaðamengun 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 eftir leyfilegum 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

3.4 Vegamót

Hringvegurinn liggur í gegnum Hornafjörð og á honum eru fjölmargar tengingar innan sveitarfélagsins. Í greiningarvinnu og samráði komu fram nokkur vegamót sem áhættustaðir og er fjallað um þau sérstaklega í aðgerðaáætlun.

Á Hringveginum utan þéttbýlis ber helst að nefna aðalvegamót við innkomu Hafnar (gatnamót Hringvegar og Hafnarvegar) en þau eru nú í endurgerð, þar sem Vegagerðin byggir hringtorg samhliða nýrri legu Hringvegar um Hornafjarðarfljót. Ætla má að sú framkvæmd bæti umferðaröryggi við innkomuna verulega, og verður þróun slysa á þeim stað fylgt eftir að framkvæmdum lýkur.

Einnig ber að nefna afleggjarana við Fagurhólsmýri og Fjallsárlón, þar sem nokkuð hefur orðið um slys og óhöpp á síðustu árum, meðal annars árekstrar vegna framúraksturs við Fjallsárlón.

Innan Hafnar eru þrjú vegamót sem helst þarf að huga að, öll á fjölförnum gönguleiðum skólabarna, en þau eru gatnamót Kirkjubrautar og Víkurbrautar, gatnamót Víkurbrautar og Hafnarbrautar og gatnamót á Kirkjubraut við leikskólann.

Æskilegt er að skoða þessi vegamót með tilliti til:

- Hraðalækkunar í aðdraganda gatnamótanna
- Aukinnar merkingar og lýsingar
- Upphækkaðra göngupverana
- Bættar vetrarþjónustu

3.5 Þéttbýlishlið

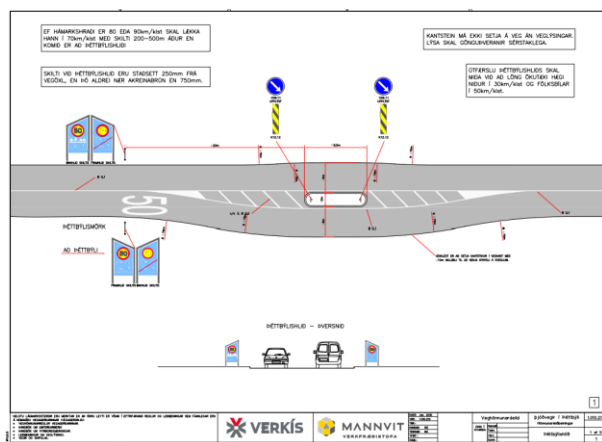
Hringvegurinn liggur ekki í gegnum Höfn, heldur tengir Hafnarvegur bæinn við Hringvegin. Hringvegurinn liggur hins vegar í gegnum Nesjahverfi, og eiga þéttbýlishlið því einkum við innkomuna í Nesjahverfi sitthvoru megin.

Þéttbýlishlið við innkomu í þéttbýli lágmarka hraða og vekja athygli ökumanna á breyttu umhverfi. Þéttbýlismarki (D12.11) ásamt undirmerki með nafni sveitarfélagsins ber að nota við akstursleiðir inn í þéttbýli (mynd 19), og æskilegt er að hafa jafnframt skilti um leyðan hámarkshraða (B26), enda eru vegfarendur vanari því. Samkvæmt umferðarlögum (77/2019) má hámarkshraði í þéttbýli ekki vera meiri en 50 km/klst., nema sérstakar ástæður mæli með öðru.



MYND 19 Þéttbýlismarki.

Þéttbýlishlið má útfæra á ýmsan hátt. Hringtorg eru góð en plássfrek og henta best þar sem gatnamót eru fyrir hendi; að öðrum kosti er mælt með hraðatakmarkandi aðgerðum á borð við hlykk á veginum og miðeyju milli akstursstefna. Leiðbeiningar Vegagerðarinnar um þjóðvegi í þéttbýli sýna æskilega útfærslu (mynd 20) [17].



MYND 20 Þéttbýlishlið ásamt sveigju á veg með miðeyju.

3.6 Ferðamenn

Hornafjörður er eitt vinsælasta ferðamannasvæði landsins, m.a. vegna nálægðar við Vatnajökulsþjóðgarð, Jökulsárlón, Demantsströndin (Fellsfjörur), Skaftafell og Vestrahorn / Stokksnes. Fjöldi ferðamanna hefur aukist verulega á síðasta áratug og hefur haft umtalsverð áhrif á samgöngukerfi sveitarfélagsins, einkum á Hringveginum og við helstu áfangastaði.

Eins og fram kom í kafla 2.4.3 voru um 62% þeirra sem slösuðust í umferðarslysum í Hornafirði á árunum 2015–2024 með erlent ríkisfang. Þetta endurspeglar umfang ferðamennsku á svæðinu og bendir til þess að umferðaröryggisaðgerðir þurfi að taka mið af þörfum og hegðun ferðamanna, sem oft eru óvanir íslenskum aðstæðum, svo sem veðri, vegagerð og ólíkum umferðarvenjum.

Margir vinsælir áfangastaðir í Hornafirði búa við mikið álag á bílastæði, innviði og aðkomu. Þetta getur skapað hættu fyrir bæði ferðamenn og aðra vegfarendur ef aðstæður eru ekki viðunandi, sérstaklega þar sem ferðamenn stöðva bíla á eða við Hringvegin til myndatöku, eða þvera veginn á ómerktum stöðum.

Nokkrir vinsælir ferðamannastaðir í sveitarfélaginu kalla á sérstaka athugun með tilliti til öryggis, einkum þar sem aðkoma, bílastæði eða stöðvun ferðamanna skapar hættu á eða við Hringvegin. Má þar helst nefna:

- Afleggjarinn að Vestrahorni/Stokksnesi: aðkoman af Hringveginum þykir óþægileg og varhugaverð, bæði fyrir þá sem beygja og aðra vegfarendur sem á eftir koma.

- Brunnhorn við Þorgeirsstaði í Lóni: vinsæll myndastaður í beygju á Hringveginum þar sem ekkert skilgreint bílastæði er til staðar og vindhætta getur verið mikil. Skoða má staðinn í samhengi við fyrirhugaða nýja legu Hringvegar um Lón í samgönguáætlun ríkisins.
- Sjómannasund: ferðamenn stöðva gjarnan við blindhæð þrátt fyrir að stöðvun sé þar bönnuð.
- Einbreiða brúin við Jökulsárlón: mikil ferðamannaumferð skapar slyshættu, sbr. nánari umfjöllun í aðgerðaáætlun.

Auk þessara staða eru fjölmargir aðrir vinsælir áfangastaðir í sveitarfélaginu, svo sem Skaftafell, Fjallsárlón, Demantsströndin, Hoffell, Heinabergslón og Eystrahorn/Hvalnes, þar sem æskilegt er að huga að öruggri aðkomu, bílastæðum og merkingum.

Æskilegt er að bæta öryggi ferðamanna með:

- Endurbótum á bílastæðum og útskotum við vinsæla áningarstaði
- Skýrari merkingum og leiðbeiningum, einnig á erlendum tungumálum
- Bættu aðgengi og öryggi gangandi vegfarenda við helstu áfangastaði
- Lækkuðum hámarkshraða á völdum köflum þar sem stopp ferðamanna er algengt

Slíkar aðgerðir draga úr slyshættu, stuðla að betri upplifun ferðamanna og auka heildaröryggi í samgöngum innan sveitarfélagsins.

4 Óvarðir vegfarendur

Greining á umferðarslysum sýnir að óvarðir vegfarendur² eru hlutfallslega líklegri en aðrir til að hljóta meiðsl ef þeir lenda í umferðarslysi. Til að ná markmiðum um fækkun slysa með meiðslum er því mikilvægt að leggja sérstaka áherslu á öryggi þessa hóps. Slyss þar sem óvarðir vegfarendur komu við sögu voru greind sérstaklega, óháð veghaldara.

Á árunum 2015–2024 urðu 25 slys meðal óvarinna vegfarenda í Hornafirði, eða tæplega 3% allra umferðarslysa á tímabilinu. Þótt slysin séu hlutfallslega fá vega þau þyngra þegar litið er til meiðsla, þ.e.a.s. 18 þeirra voru slys með meiðslum, sem svarar til rúmlega 12% allra slysa með meiðslum í sveitarfélaginu. Algengasta slysattegundin er fall hjólandi vegfaranda (9 af 18 slysum með meiðslum), þar á eftir koma slys þar sem ekið er á gangandi vegfaranda (6) og ekið á hjólreiðamann (3).

Þar sem lögregla er sjaldnast kölluð á vettvang þegar slys meðal gangandi eða hjólandi verða án meiðsla, er eðlilegt að skráð slys séu að mestu slys með meiðslum. Erlendar rannsóknir sýna að algengustu slysin meðal gangandi og hjólandi eru fallslys, en þau teljast ekki formlega til umferðarslysa meðal gangandi vegfarenda þótt þau geri það fyrir hjólandi [18, 8, 19]. Aðeins lítill hluti einslysa meðal hjólandi skilar sér í slysatölfræðina [8].

Þegar aldur þeirra sem slösuðust er skoðaður eru börn og unglingar áberandi, en 11 þeirra (61%) voru yngri en 18 ára, sjá töflu 3. Algengasta slysattegund barna með meiðslum var fall af reiðhjóli, eða sjö af 11.

Þetta undirstrikar mikilvægi þess að huga sérstaklega að öryggi barna sem hjólandi og gangandi vegfarenda, meðal annars með öruggum og vel viðhöldnum hjóla- og gönguleiðum þar sem dregið er úr hættu á fallslysum (t.d. vegna lausamalar, hálku og misfellna), og með því að takmarka hraða þar sem leiðir barna þvera akandi umferð.

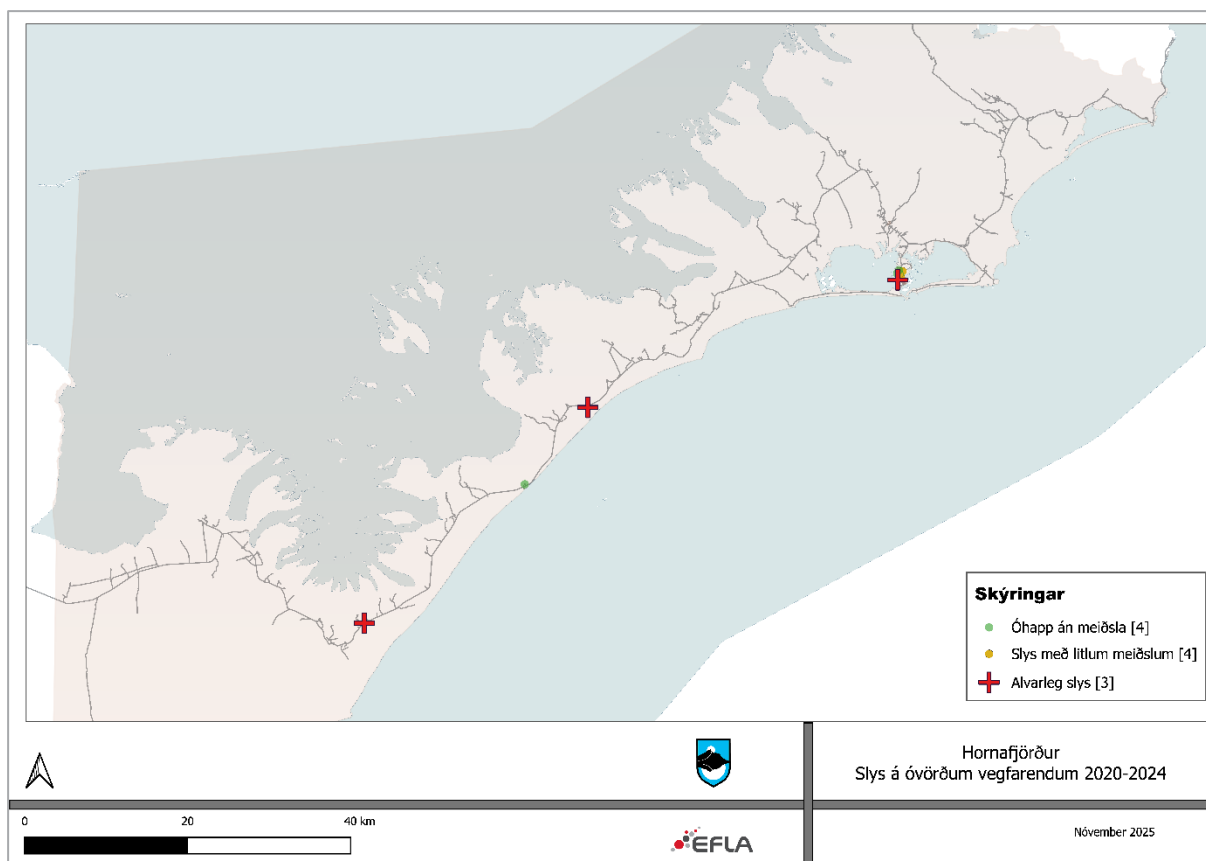
TAFLA 3 Fjöldi slysa með meiðslum á óvörðum vegfarendum, skipt niður eftir aldri.

ALDUR	FJÖLDI SLYSA MEÐ MEIÐSLUM	HLUTFALL
Börn (7–11 ára)	6	33%
Unglingar (12–17 ára)	5	28%
Fullorðnir (18–66 ára)	5	28%
Eldri borgarar (67 ára og eldri)	2	11%

4.1 Staðsetning slysa 2020 – 2024

Á árunum 2020–2024 urðu 11 umferðarslys meðal óvarinna vegfarenda í Hornafirði. Af þeim voru sjö slys með meiðslum og fjögur óhöpp án meiðsla. Staðsetningu slysa meðal óvarinna vegfarenda er sýnd á mynd 21.

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



MYND 21 Slys á óvörðum vegfarendum (gangandi og hjólandi) í Hornafirði, 2020-2024.

Þrjú alvarleg slys meðal óvarðra áttu sér stað á tímabilinu. Eitt slysið varð innan Hafnar vegna falls af reiðhjólí. Annað slysið í Suðursveit við Gerði, þar sem ekið var á barn sem gekk skyndilega út á akbraut og hið þriðja varð sunnan Örafajökuls, nálægt Hnappavöllum þar sem ekið var á gangandi vegfarenda við vegbrún. Fjögur slys með litlum meiðslum urðu innan Hafnar. Um var að ræða fallslys í öllum tilvikum nema einu, þar sem ekið var á hjóltreiddamann á akbraut.

Þrátt fyrir að slys meðal óvarðra vegfarenda séu tiltölulega fá í sveitarfélaginu er mikilvægt að tryggja öruggar og greiðar gönguleiðir. Sérstök áhersla ætti að vera á Höfn sem og helstu ferðamannasvæði, svo sem Jökulsárlón, Skaftafell, Demantsströndin, Vestrahorn / Stokksnes og Hoffellssvæðið, þar sem umferð óvarinna vegfarenda er mikil.

4.2 Umferðaröryggi skólabarna

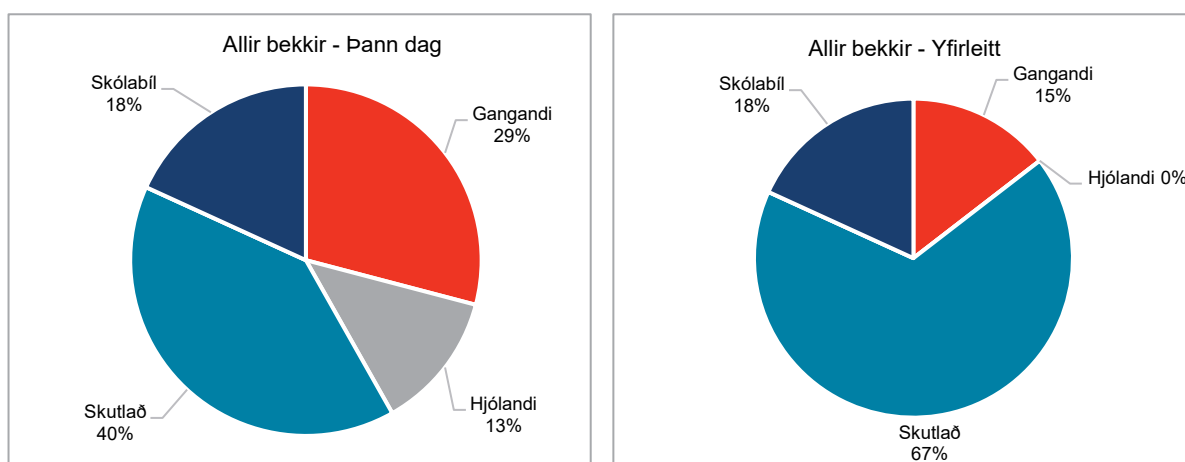
Mikilvægt er að taka sérstakt tillit til skólabarna í umferðaröryggismálum. Áhyggjur foreldra af börnum í umferðinni geta leitt til þess að sjálfstæði þeirra til að ferðast er takmarkað [20]. Ekki er unnt að gera sömu kröfur til barna og fullorðinna um „örugga“ hegðun í umferðinni, yngsti hópurinn hefur ekki nægan þroska til að skilja umferðarreglur og skilti til fulls, og ekki er hægt að ætlast til þess að börn hafi alltaf fulla athygli á umferðinni [14].

Rannsóknir benda til þess að slys þar sem ekið er á börn sem gangandi eða hjólandi vegfarendur, leiði til alvarlegri meiðsla en hjá fullorðnum [15]. Börn eru einnig viðkvæmari sem farþegar í ökutækjum og því er mikilvægt að réttur öryggisbúnaður sé notaður. Helsta leiðin til að tryggja öryggi barna er að skapa umhverfi sem lágmarkar hættu fyrir yngstu vegfarendur.

Í Hornafirði er einn grunnskóli, Grunnskóli Hornafjarðar sem staðsettur er á Höfn og sækir nemendur úr allri Austur-Skaftafellssýslu. Skólinn er rekinn í tveimur byggingum, báðum á Höfn, 1.–6. bekkur er í Hafnarskóla og 7.–10. bekkur í Heppuskóla. Þar að auki er Framhaldsskólans í Austur-Skaftafellssýslu (FAS) staðsettur í sveitarfélaginu.

4.2.1 Ferðavenjur skólabarna

Í desember 2025 var könnun lögð fyrir nemendur í 3., 6. og 9. bekk Grunnskóla Hornafjarðar, og má sjá niðurstöður á mynd 22. Á skólaárinu 2025–2026 voru 78 nemendur í þessum þremur árgöngum, og svöruðu 55 þeirra könnuninni, svarhlutfall upp á um 70%.



MYND 22 Hlutfall ferðamáta skólabarna í 3., 6. og 9. bekk í Hornafirði. Ferðamáti þann dag sem könnunin var lögð fyrir (til vinstri) og ferðamáti sem er yfirleitt fyrir valinu (til hægri).

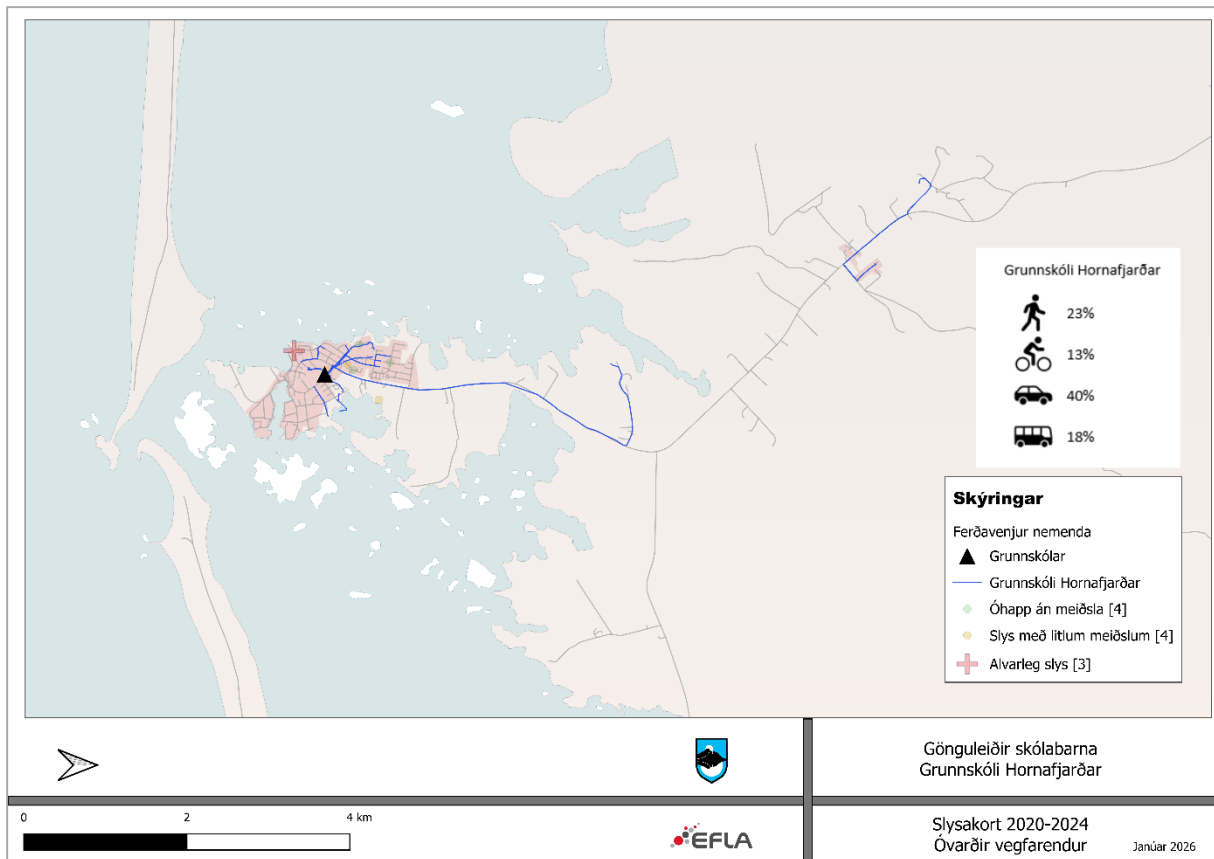
Minnihluti nemenda ferðast í skólann með virkum ferðamáta. Um 42% nemenda ferðuðust gangandi eða hjólandi daginn sem könnunin fór fram, en aðeins 15% sögðust yfirleitt ferðast þannig. Þann dag var 40% barna skutlað í skólann, en yfirleitt er það um 67%. Rúm 18% nemenda fara með skólabíl.

Þegar ferðamáti er skoðaður eftir árgöngum (tafla 4) sést að töluvert stærri hluti barna í 3. og 6. bekk er skutlað í skólann samanborið við nemendur í 9. bekk.

TAFLA 4 Ferðamáti skólabarna í Hornafirði eftir árgöngum.

Ferðamáti	3. bekkur		6. bekkur		9. bekkur	
	Þann daginn	Yfirleitt	Þann daginn	Yfirleitt	Þann daginn	Yfirleitt
Gangandi	26%	16%	17%	0%	54%	38%
Hjólandi	26%	0%	9%	0%	0%	0%
Skutlað	32%	68%	57%	83%	23%	38%
Skólabíl	16%	16%	17%	17%	23%	23%

Um 18% nemenda í 3., 6. og 9. bekk í Hornafirði nýta sér skólaakstur. Nánar er fjallað um skólaakstur í kafla 4.5.1.



MYND 23 Gönguleiðir skólabarna í Grunnskóla Hornafjarðar. Gögn unnin upp úr upplýsingum um gönguleiðir frá skólabörnum í 3., 6. og 9. bekk. Sýnt er hlutfall ferðamáta miðað við þann dag sem könnunin var gerð og umferðarslys á óvörðum vegfarendum, 2020-2024.

Fjögur slys á óvörðum vegfarendum falla innan merktra gönguleiða, þrjú með minniháttar meiðslum og eitt óhapp án meiðsla. Öll slysin með meiðslum voru á börnum (11 og 13 ára). Tvö vegna falls af reiðhjóli og eitt þar sem ekið var á hjólréiðamann á akbraut.

4.3 Umferðaröryggi eldra fólks

Ferðum fækkar að jafnaði eftir því sem fólk eldist, sem getur leitt til félagslegrar einangrunar og neikvæðra áhrifa á lífsgæði. Þar sem hlutfall eldri borgara mun aukast á komandi árum er mikilvægt fyrir lífsgæði þeirra að geta ferðast sjálfstætt, ekki síst sem gangandi og hjólandi vegfarendur, enda hefur líkamleg hreyfing meira vægi fyrir heilsu þessa hóps en annarra aldurshópa [21].

Á móti kemur að eldra fólk er í meiri hættu á alvarlegum meiðslum lendi það í slysi [10], og algengustu slysin meðal eldri borgara eru fallslys. Því er mikilvægt að huga sérstaklega að öryggi og aðgengi þessa hóps, einkum með því að draga úr hættu á fallslysum. Helstu umhverfisþættir sem valda falli eru hálka, lauf og sandur á göngustígum, misfellur í gangstéttum og háir kantsteinar [19]. Samfélagið hefur góða möguleika á að bæta úr þessu, fyrst og fremst með bættri þjónustu á borð við snjóhreinsun, sópun og viðhald stíga, auk niðurtekta við gangstéttar (þ.e. þar sem kantsteinn er lækkaður niður að götu). Niðurtektir bæta ekki aðeins öryggi heldur einnig aðgengi, fyrir eldra fólk með göngugrindur, fólk í hjólastólum, foreldra með barnavagna og ferðamenn með ferðatöskur.

4.4 Umferðaröryggi hestafólk

Reiðleiðir liggja víða um Hornafjörð (mynd 24). Núverandi reiðleiðir liggja einkum austan og vestan við Höfn og inn að bænum, en fyrirhugaðar reiðleiðir í skipulagi liggja norðan núverandi Hringvegar og ná nær óslitið í gegnum sveitarfélagið.

Tvær þveranir núverandi reiðleiða yfir Hringveginn þarf að skoða sérstaklega:

- Við innkomuna að Höfn, þar sem reiðleiðin þverar Hringveginn. Lega Hringvegarins er að breytast á þessum stað (sbr. umfjöllun um endurbætur við innkomu Hafnar), og er æskilegt að tryggja að örugg þverun reiðleiðar sé hluti af nýrri hönnun.
- Við Hoffellsveg, þar sem reiðleiðin þverar Hringveginn.

Mikilvægt er að tekið sé tillit til allra vegfarendahópa og að þeir taki tillit hver til annars á blönduðum stígum og við þveranir. Æskilegt er að forðast að göngu-, hjóla- og reiðstígar þveri hver annan. Þar sem því verður ekki komið við er mikilvægt að lausamöl berist ekki yfir á hjólastíga, en fallslys eru algengasta slysatagund hjólandi og lausamöl stór orsakapáttur.

Vegagerðin og Landssamband hestamanna hafa gefið út leiðbeiningar um gerð og uppbyggingu reiðstíga, sem æskilegt er að hafa til hliðsjónar bæði við hönnun nýrra reiðleiða og viðhald þeirra sem fyrir eru [22].



MYND 24 Reiðleiðir í Hornafirði. Núverandi reiðleiðir eru táknðar með rauðu og fyrirhugaðar leiðir á skipulagi með grænu. Heimild: map.is/lh.

4.5 Almenningsamgöngur

Umferðarslys tengd almenningssamgöngum, svo sem strætó og skólaakstri, eru almennt fá og engin slík slys voru skráð í Hornafirði á greiningartímabilinu. Rannsóknir frá Norðurlöndum sýna þó að slík slys tengjast oft aðstæðum í kringum ferðina, t.d. fallslysum á leið til eða frá stoppistöð, við innstig í vagn eða árekstri við önnur ökutæki [23]. Til að draga úr þeim er mikilvægt að bæta öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda.

4.5.1 Skólaakstur

Sveitarfélög bera kostnað og ábyrgð á öryggi, velferð og hagsmunum nemenda í skólaakstri og á því að uppfylltar séu kröfur laga og reglugerða um umferðaröryggi [24].

Grunnskóli Hornafjarðar sækir nemendur af stóru svæði og nýtir hluti þeirra sér skólaakstur, eins og fram kom í kafla 4.2.1 nýta um 18% nemenda í 3., 6. og 9. bekk sér skólaakstur. Þetta undirstrikar mikilvægi öruggar aðkomu skólabíla. Jafnframt kallar staðsetning beggja skólabygginga innan Hafnar á öruggar gönguleiðir innan þéttbýlisins.

Mikilvægt er að leggja áherslu á öryggi þeirra barna sem nýta skólaakstur, m.a. að tryggja öryggisbúnað í skólabílum, svo sem öryggisbelti. Þá þarf að huga sérstaklega að aðgengi og öryggi á stoppistöðvum, ekki síst við skólabyggingar. Mikilvægt er að örugg og vel lýst gönguleið sé milli skólabíls og inngangs skóla, og að rútustæði séu greinilega merkt þannig að önnur ökutæki leggi ekki í þau.

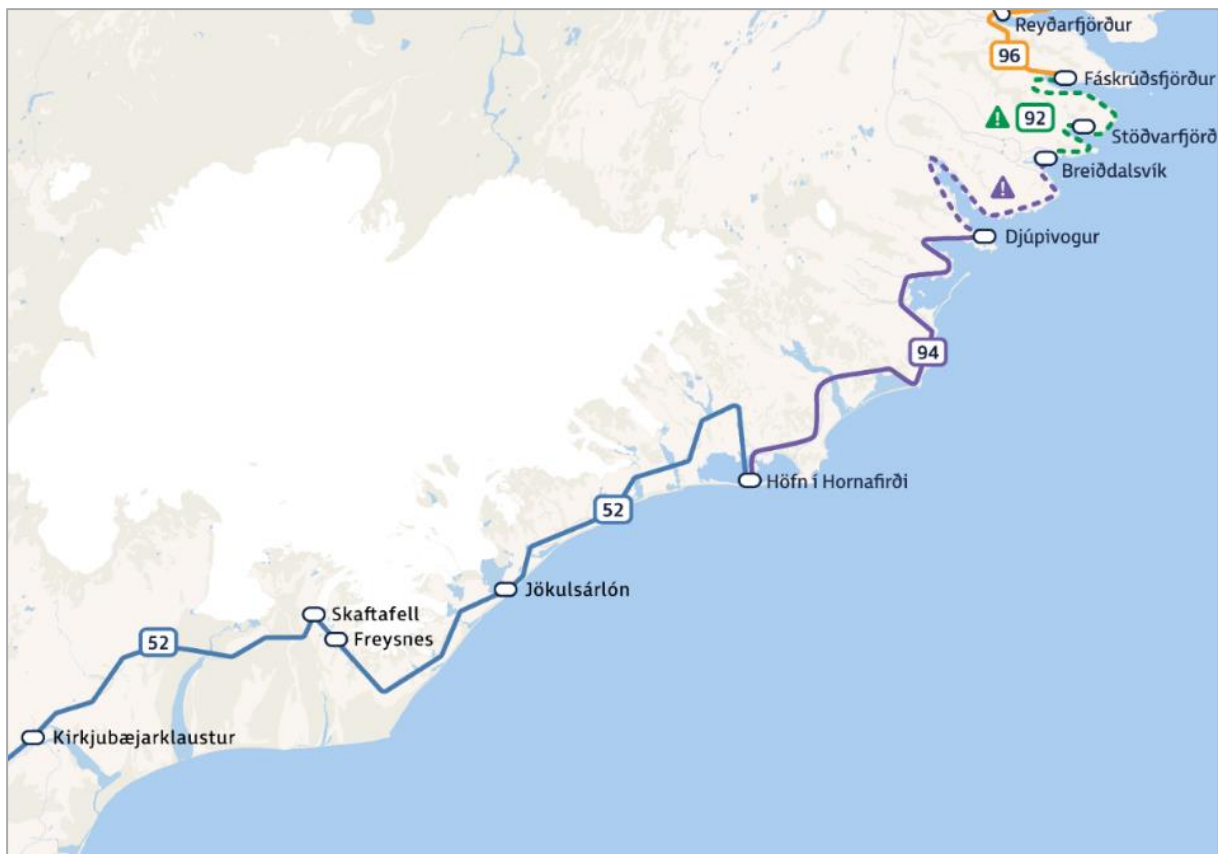
Núverandi aðstæður við skólana eru almennt góðar; sérstök akrein eða vasi er fyrir skólabílinn og gönguleiðir nemenda að byggingunum eru greiðar. Bæta mætti þó lýsingu við sleppistöði og aðkomu gangandi að skólunum (mynd 25). Huglaust þarf einnig að aðgengi skólabílsins þar sem hann stoppar og sækir nemendur, og ráðlagt er að gera úttekt á þeim stöðum með tilliti til öryggis barnanna.



MYND 25 Aðstæður við aðkomu skólabíls við Grunnskóla Hornafjarðar, til hægri Hafnarskóli og til vinstri Heppuskóli.

4.5.2 Núverandi leiðarkerfi almenningssamgangna

Tvær landsbyggðarleiðir almenningssamgangna fara um sveitarfélagið, leiðir 52 og 94 (mynd 26). Vegagerðin ber ábyrgð á rekstri almenningssamgangna á landsbyggðinni. Leið 52 liggur eftir Hringveginum frá Höfn vestur um sveitarfélagið, með viðkomu við Jökulsárlón, Skaftafell og Freysnes, og tengir Höfn við höfuðborgarsvæðið. Leið 94 tengir Höfn við Djúpvog og Austurland.



MYND 26 Almenningsamgöngur um Hornafjörð. Heimild: *straeto.is*.

Almennt er öryggi, og þá sérstaklega aðgengi, ábótavant við stoppistöðvar í Hornafirði. Þetta á ekki síst við um stoppistöðvar við vinsæla ferðamannastaði á borð við Jökulsárlón og Skaftafell, þar sem þær eru á fjölförnum bílastæðum sem hópþingreiðar ferðamanna nota einnig. Það getur valdið ruglingi meðal farþega og dregið úr öryggi.

Árið 2022 unnu VSÓ Ráðgjöf og ÖBÍ úttekt á ástandi stoppistöðva á landsvísu [25]. Þar kemur fram að aðstæður við allar stoppistöðvar innan Hornafjarðar séu mjög slæmar með tilliti til aðgengis allra vegfarenda.

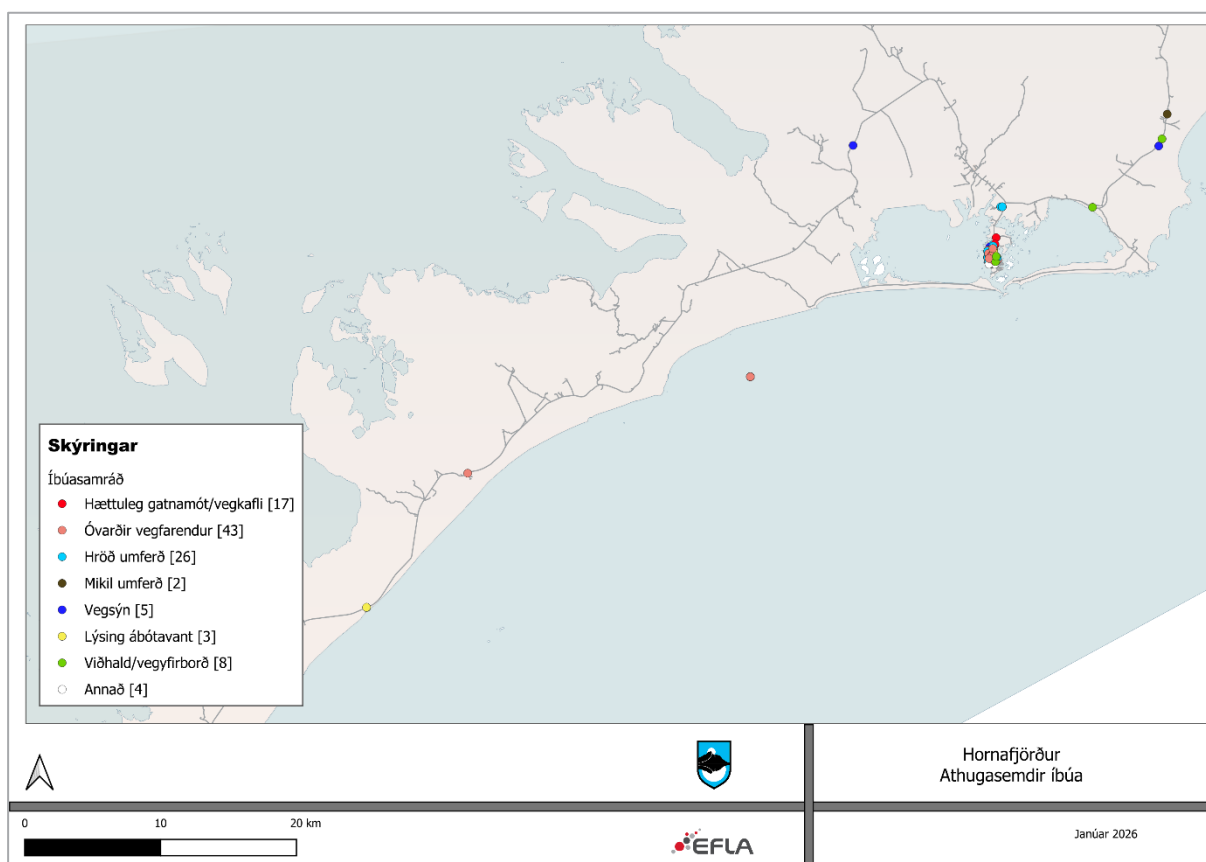
Til að bæta aðstæður er lagt til að gerð verði úttekt á umferðaröryggi og aðgengi stoppistöðva innan Hornafjarðar, með sérstaka áherslu á aðgengi fyrir nemendur, eldra fólk og ferðamenn, með það að markmiði að auðvelda þeim notkun almenningsamgangna.

5 Íbúasamráð

Í október 2025 setti Hornafjörður upp opna ábendingarleit á heimasíðu sinni þar sem íbúar voru hvattir til að koma á framfæri athugasemdum um varasama staði og hindranir í umferðinni. Leitin var rafræn og gátu íbúar bent á fleiri en einn stað þar sem þeir upplifa hættu í umferðinni. Athugasemdir voru flokkaðar á eftirfarandi hátt:

- Hættuleg gatnamót/vegkafli
- Óvarðir vegfarendur
- Hröð umferð
- Mikil umferð
- Skertar sjónlengdir
- Lýsing ábótavant
- Ófullnægjandi viðhald / þjónusta
- Annað

Alls bárust ábendingar frá 108 svarendum. Hver svarandi tilgreindi eitt aðalatriði og 36 þeirra nefndu jafnframt annað atriði, þannig að alls var bent á 144 atriði í sveitarfélaginu. Þar af voru 81 aðalatriði (75%) innan Hafnar. Niðurstöður má sjá á mynd 27 og í töflu 5, sem sýnir fjölda atriða eftir flokkum; þar sem svarandi nefndi fleiri en eitt atriði var aukaatriðið skráð sérstaklega sem „athugasemd 2“.



MYND 27 Athugasemdir íbúa Hornafjarðar um umferðaröryggi – allt sveitarfélagið.

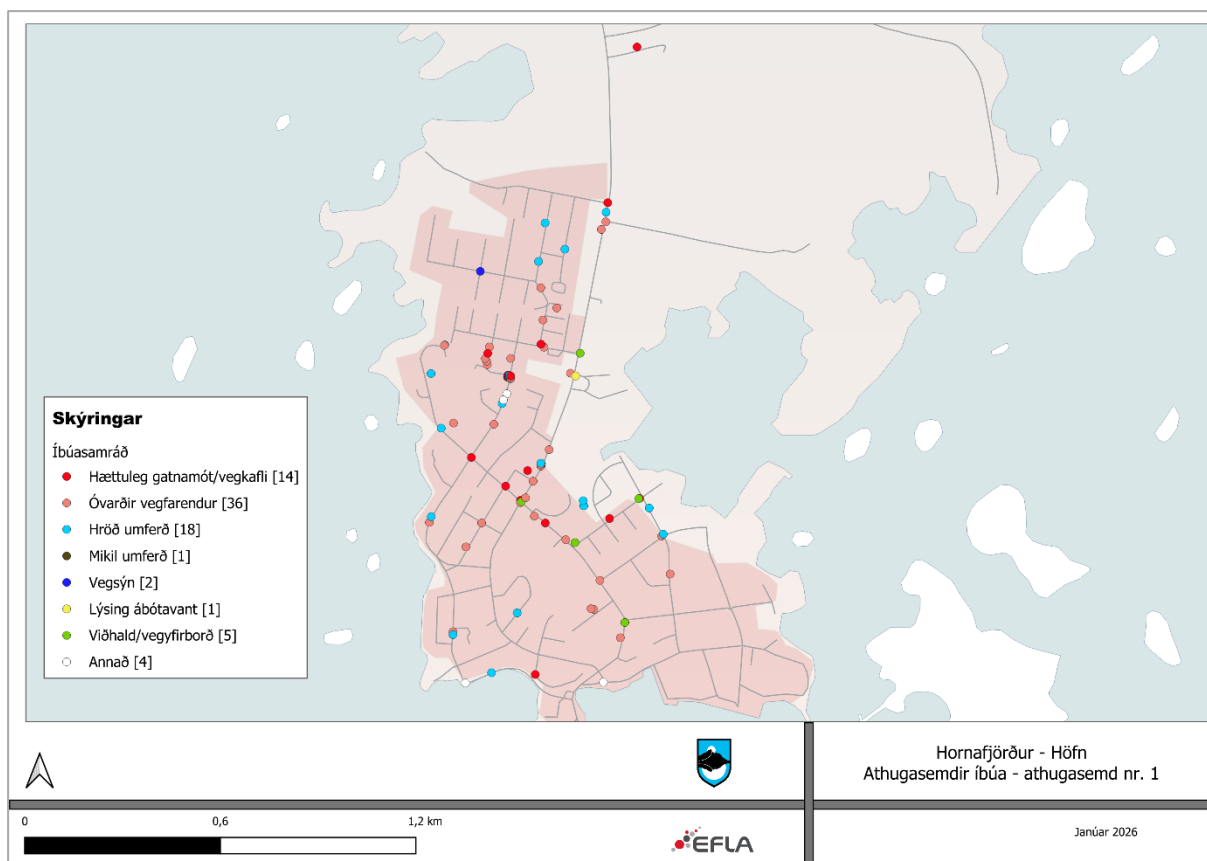
TAFLA 5 Athugasemdir sem bárust í íbúasamráði Hornafjarðar varðandi umferðaröryggi í sveitarfélaginu, október 2025.

YFIRFLOKKUR	FJÖLDI ATRIÐA – ATHUGASEMD 1	FJÖLDI ATRIÐA – ATHUGASEMD 2
Hættuleg gatnamót	17	0
Óvarðir vegfarendur	43	9
Hröð umferð	26	14
Mikil umferð	2	1
Skertar sjónlengdir	5	9
Lýsingu ábótavant	3	3
Ófullnægjandi viðhald / þjónusta	8	0
Annað	4	0
Samtals	108	36

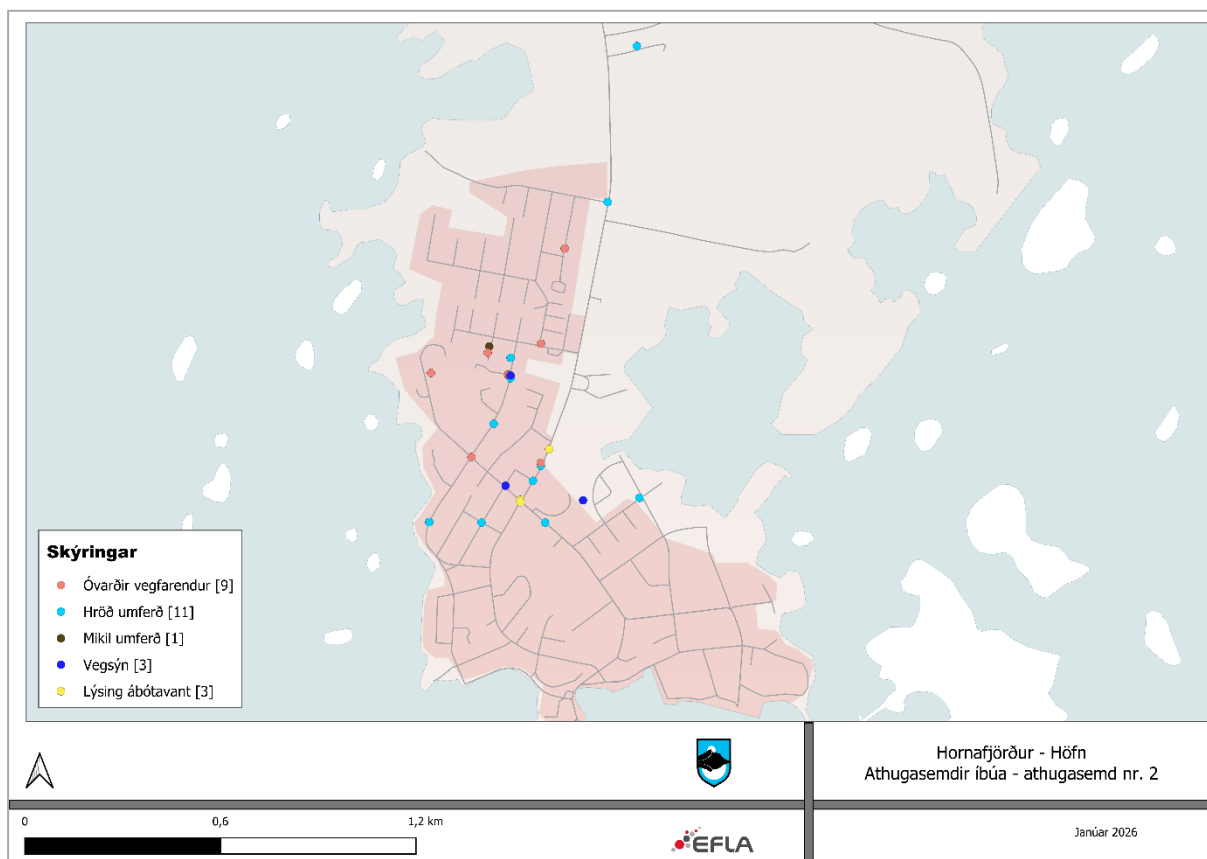
Flestar athugasemdir sneru að óvörðum vegfarendum (43 atriði) og hraðri umferð (26 atriði). Þegar staðsetning athugasemdanna er skoðuð koma fimm svæði eða þemu sérstaklega fram, fjögur af þeim eru innan Hafnar:

- Leikskólasvæðið og nærliggjandi íbúagötur: Langflestar athugasemdir bárust um svæðið umhverfis leikskólann við Kirkjubraut, Norðurbraut og Vesturbraut, þar sem mikill fjöldi barna fer gangandi og hjólandi til og frá leikskóla á annatímum. Áhyggjur lutu einkum að skorti á samfelldum gönguleiðum, blindum hornum við gatnamót og almennu öryggi gangandi barna á svæðinu.
- Víkurbraut og gatnamót hennar við Hafnarbraut: Næstflestar athugasemdir bárust um Víkurbraut og gatnamót hennar við Hafnarbraut, sem þóttu óskýr og fjölfarin, ekki síst á annatímum og með auknum ferðamannastraumi. Bent var á hraðan akstur þar sem börn þvera á leið í skóla og frístundir, sem og skertar sjónlengdir við gatnamótin.
- Hraðakstur í íbúagötum: Víða var bent á of hraðan akstur í íbúagötum þar sem börn eru á ferð, meðal annars þar sem blindhæðir og beygjur draga úr yfirsýn. Athugasemdir bárust einnig um að núverandi aðstæður veiti ekki nægilegt öryggi fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur í slíkum götum.
- Þungaflutningar um íbúagötur: Nokkrar athugasemdir lutu að umferð þunga ökutækja, svo sem vörubíla, olíubíla og flutningabíla, um íbúagötur, þar sem hún fer illa saman við íbúabyggð og umferð barna og annarra óvarinna vegfarenda.
- Ferðamannastaðir: Utan Hafnar var helst bent á álag vegna ferðamannaumferðar, einkum við Jökulsárlón þar sem mikil umferð skapast við brúna, en einnig við Vestrahorn/Stokksnes, Brunnhorn/Þorgeirsstaðir í Lóni og Sjómannasund.

Á myndum 28 og 29 má sjá staðsetningar á athugasemdum innan Hafnar.



MYND 28 Athugasemdir íbúa Hornafjarðar (nr.1) um umferðaröryggi - Höfn.



MYND 29 Athugasemdir íbúa Hornafjarðar (nr.2) um umferðaröryggi - Höfn.

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, aldursstriðið 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 á mikilvægi hennar. Í umferðarlögum er sérstaklega kveðið á um að umferðarfræðsla skuli fara fram á öllum skólastigum, og hefur umferðarfræðsla verið tekin inn í aðalnámskrá grunnskóla frá og með hausti 2025.

6.1 Leikskólar

Samgöngustofa heldur úti umferðarskóla (vef) fyrir elsta hóp leikskólabarna⁴. Þar er fjallað um öryggi barna í bíl, hvernig best sé að þvera götur og hvar öruggt sé að hjóla og leika sér. Leikskólar sjá sjálfir um umferðarskólann, skrá þátttöku og fá sent viðurkenningarskjal og litabók fyrir hópinn [26].

Mikilvægt er að leggja áherslu á að tryggja réttan öryggisbúnað hjá leikskólabörnum. Huga þarf að því að öryggisbúnaður passi bæði barni og bíl, og hefur Samgöngustofa útbúið bæklinga á sex tungumálum til leiðsagnar fyrir foreldra um öryggi barna í bíl [27]. Samgöngustofa og Slysavarnafélagið Landsbjörg gera reglulega könnun á öryggisbúnaði barna í bílum við leikskóla. Niðurstöður könnunarinnar frá 2025 sýna að staðan á landsvísi er góð og fer batnandi með hverju ári. Niðurstöður eru teknar saman eftir þéttbýliskjörnum, og mældist notkun öryggisbúnaðar á Höfn mjög góð, eða tæplega 99% (mynd 30).



MYND 30 Notkun öryggisbúnaðar barna í bílum eftir þéttbýliskjörnum árið 2025.

6.2 Grunnskólar

Samgöngustofa heldur einnig utan um umferðarvef sem ætlaður er grunnskólabörnum⁵. Þar er að finna fjölbreytt og aldursstriðið 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 helstu atriði slysavarna, átti sig á nauðsyn þess að sýna örugga og ábyrga hegðun í umferðinni og viti hvar leita megi helstu upplýsinga.

³ <https://umferd.is/>

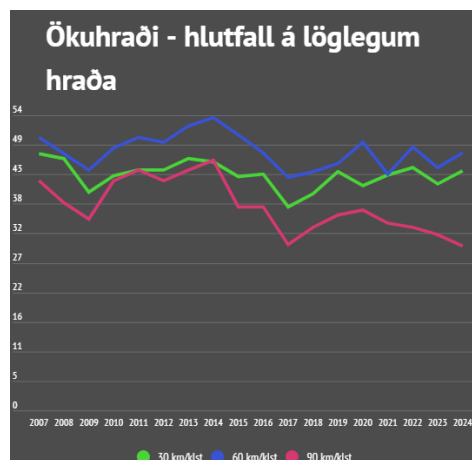
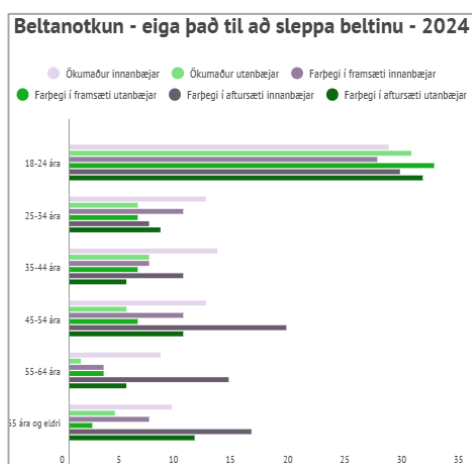
⁴ <https://umferd.is/leikskoli/>

⁵ <https://www.umferd.is/grunnskoli>

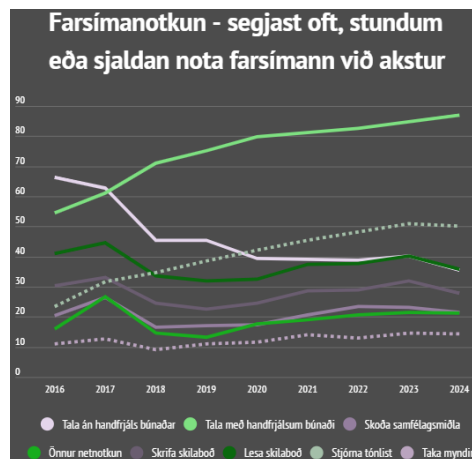
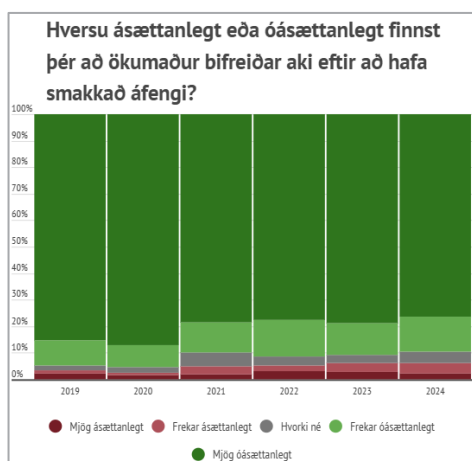
6.3 Aðrar menntastofnanir

Samgöngustofa gerir reglulega kannanir á viðhorfi fólks til aksturshegðunar, og má greina ákveðna þróun síðustu ár. Í nýjustu könnuninni, sem framkvæmd var árið 2024, kom fram að þeim hefur fækkað sem segjast alltaf nota bílbelti, og er viðhorfsbreytingin mest meðal yngri vegfarenda á aldrinum 18–24 ára (mynd 31 til vinstri) [28]. Þetta er sérstakt áhyggjuefni í Hornafirði, þar sem ungir vegfarendur eru þegar áberandi meðal þeirra sem slasast (sbr. kafla 2.4.3 um aldur slasaðra).

Könnunin sýnir einnig að aðeins 52% telja óásættanlegt að aka yfir leyfilegum hámarkshraða innanbæjar (mynd 31 til hægri), og að dregið hefur úr því hlutfalli sem telur óásættanlegt að aka eftir áfengisneyslu eða finnst hættulegt að eiga við símann undir stýri (mynd 32). Þótt þróunin sé að hluta jákvæð er æskilegt að þessi hlutföll verði hærri.



MYND 31 Til vinstri: Ökumenn og farþegar sem eiga það til að sleppa því að notast við bílbelti eftir aldursflokkum. Til hægri: Viðhorf fólks til þess að aka yfir leyfilegum hámarkshraða innanbæjar undanfarin ár (heimild: Samgöngustofa).



MYND 32 Niðurstöður könnunar um hversu ásættanlegt fólk finnst að aka eftir að hafa smakkað áfengi (vinstri) og að eiga við símann sinn á meðan á akstri stendur (hægri).

Í ljósi þessara niðurstaðna má búast við að Samgöngustofa ráðist í átak, einkum varðandi bílbeltanotkun ungs fólks. Æskilegt er að Framhaldsskólinn í Austur-Skaftafellssýslu (FAS) taki þátt í að koma slíkum skilaboðum áleiðis til nemenda, og að hugað verði að sambærilegu átaki innan skólanna í sveitarfélaginu.

7 Markmið og áhersluatriði

Markmið Hornafjarðar í umferðaröryggismálum byggja annars vegar á áherslum sveitarfélagsins og hins vegar á þeim stefnu- og markmiðum sem stjórnvöld hafa sett á landsvísu, eins og þau koma fram í umferðaröryggisáætlun ríkisins. Með þessari samræmingu er leitast við að tryggja að aðgerðir sveitarfélagsins stuðli bæði að bættri stöðu innan sveitarfélagsins og að landsmarkmiðum um umferðaröryggi.

Í samræmi við markmið stjórnvalda setur Hornafjörður sér eftirfarandi markmið:

- Látnum og alvarlega slösuðum fækki að jafnaði um 5% á ári til ársins 2038
 - o Að engin börn, 14 ára og yngri, látist í umferðarslysum.

Áhersluatriði umferðaröryggisáætlunar Hornafjarðar felast meðal annars í eftirfarandi:

- Að bæta öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda innan sveitarfélagsins, með sérstakri áherslu á börn og gönguleiðir skólabarna.
- Að leggja aukna áherslu á umferðarfræðslu barna og ungmenna, þar á meðal fræðslu um notkun öryggisbelta.
- Að auka öryggi gönguleiða á og við ferðamannastaði.
- Að tryggja gott viðhald vega og öfluga vetrarþjónustu.

Við endurskoðun umferðaröryggisáætlunarinnar skal meta árangur þessara markmiða og leggja mat á hvort þörf sé á breytingum eða endurforgangsriðun aðgerða.

8 Framkvæmdaáætlun og forgangsverkefni

Framkvæmdaáætlunin var mótuð með hliðsjón af fyrri greiningarvinnu, þar á meðal slysa- og hraðagreiningum, gönguleiðum skólabarna, ábendingum frá íbúum og niðurstöðum samráðsfunda. Verkefnunum var skipt í þrjá flokka: (1) aðgerðir innan Hafnar, (2) aðgerðir utan þéttbýlis og (3) almennar aðgerðir og fræðslu.

Aðgerðalistann í heild má sjá í kafla 8.1, þar sem aðgerðum er skipt eftir ofangreindum flokkum, ásamt yfirlitskorti sem sýnir staðsetningu forgangsverkefna. Lagt er til að áhersla verði lögð á að bæta öryggi óvarinna vegfarenda, einkum í nágrenni skóla, íþróttasvæða og ferðamannastaða.

Samhliða aðgerðum sveitarfélagsins eru umfangsmiklar framkvæmdir ríkisins fyrirhugaðar á þjóðvegum innan sveitarfélagsins. Í samgönguáætlun ríkisins 2026–2040, sem samþykkt var á Alþingi í júní 2026, eru fjölmörg verkefni á Hringvegi í Hornafirði. Á fyrsta tímabili (2026–2030) er gert ráð fyrir að ljúka nýrri legu Hringvegjar um Hornafjarðarfljót ásamt hringtorgi við Hafnarveg, og á árinu 2027 að færa veginn austan Jökulsár og gera sjónvörn. Á síðari tímabilum (2031–2040) er áformað að byggja nýja brú yfir Jökulsá á Breiðamerkursandi í stað einbreiðar, nýjar brýr og veg milli Fagurhólsmýrar og Morsár, og nýjan veg um Lón. Þessar framkvæmdir fækka einbreiðum brúm verulega og samræmast markmiði samgönguáætlunar um að engin brú á Hringveginum verði einbreið árið 2040. Aðgerðir sveitarfélagsins taka mið af þessum framkvæmdum og beinast einkum að þeim þáttum sem eru á forræði þess.

Ljóst er að ekki verður unnt að hrinda öllum aðgerðum umferðaröryggisáætlunarinnar í framkvæmd samtímis, enda ræðst umfang og fjöldi framkvæmda 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

Hér eru sett fram forgangsverkefni Hornafjarðar næstu árin til að bæta umferðaröryggi í sveitarfélaginu. Verkefnunum er raðað í aðgerðalista þar sem hverri aðgerð er lýst með tilliti til staðsetningar, í hverju hún felst og hver hefur umsjón með henni (hver er veghaldari viðkomandi vegar). Einnig er tilgreind staða hverrar aðgerðar, en sumar eru þegar komnar á dagskrá hjá sveitarfélaginu og/eða eru á samgönguáætlun ríkisins.

Þá er hver aðgerð metin út frá þremur þáttum: forgangi, áætluðum kostnaði og tímaramma. Forgangsroðunin byggir á því hversu brýn aðgerðin er með tilliti til umferðaröryggis, þar sem sérstök áhersla er lögð á öryggi óvarinna vegfarenda, einkum í nágrenni skóla, íþróttasvæða og ferðamannastaða. Kostnaður og tímarammi eru gróft mat sem ætlað er að styðja við forgangsroðun og áætlanagerð sveitarfélagsins. Við það mat er ekki einungis horft til framkvæmdarinnar sjálfrar, heldur einnig til undirbúnings á borð við hönnun og skipulagsferli, sem getur haft veruleg áhrif á bæði kostnað og tímalengd verkefnis. Tafla 6 sýnir nánari skilgreiningu hvers kvarða.

TAFLA 6 Matskvarði aðgerða með tilliti til forgangs, kostnaðar og tímaramma.

KVARÐI	GILDI	SKILGREINING
Forgangur	1 / 2 / 3	1 = brýnast, aðgerðir sem bæta öryggi óvarinna vegfarenda, einkum í nágrenni skóla, íþróttasvæða og ferðamannastaða; 2 = aðrar aðgerðir til að bæta öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda; 3 = aðgerðir til lengri tíma eða þar sem áhætta er minni.
Kostnaður	Lágur / Miðlungs / Hár	Lágur < 5 m.kr., miðlungs 5–30 m.kr., hár > 30 m.kr.
Tímarammi	Skammtíma / Miðlungs / Langtíma	Skammtíma < 1 ár, miðlungs 1–3 ár, langtíma > 3 ár

8.1.1 Aðgerðir innan Hafnar

Yfirlitskort sem sýnir staðsetningu forgangsverkefna innan Hafnar má sjá á mynd 33.

Nr. á korti	Staðsetning	Aðgerð	Umsjón og staða	For-gangur	Kostnaður	Tímarammi
1	Norðurbraut sunnan Vesturbrautar	Mjókka akbrautina niður í 6 metra og breikka gangstétt meðfram allri götunni. Bæta lýsingu og aðgengi gangandi vegfarenda, sér í lagi í kringum bílastæðið við leikskólann.	Sveitarfélag	1	Hár	Miðlungs
2	Vesturbraut	Hraðatakmarkandi aðgerðir á Vesturbraut á u.þ.b. 75 m fresti. Setja lýsingu norðan megin við götuna, sérstaklega við þveranir.	Sveitarfélag	1	Miðlungs	Miðlungs
3	Víkurbraut vestan Kirkjubrautar	Hraðatakmarkandi aðgerðir. Hafa skal þó í huga að aðgerðir hefti ekki aðgengi sjúkrabíla.	Sveitarfélag	2	Lágur	Skammtíma
4	Fákaleira	Hraðatakmarkandi aðgerðir á u.þ.b. 75 metra fresti	Sveitarfélag	2	Lágur	Skammtíma
5	Bugðuleira við Víkurbraut	Hraðatakmarkandi aðgerðir og setja upp 30 km/klst skilti við gatnamótin að Hafnarvegi	Sveitarfélag	2	Lágur	Skammtíma
6	Silfurbraut milli Vesturbrautar og Smárabrautar	Hraðatakmarkandi aðgerðir á u.þ.b. 75 metra fresti	Sveitarfélag	2	Lágur	Skammtíma
7	Dalbraut	Hraðatakmarkandi aðgerðir	Sveitarfélag	2	Lágur	Skammtíma
8	Kirkjubraut milli Víkurbrautar og Vesturbrautar	Banna akstur þungrar umferðar (þ.e. rúta, vörubíla o.s.frv.) og beina þeirri umferð út á Hafnarveg.	Sveitarfélag	1	Lágur	Skammtíma
9	Gatnamót Kirkjubraut-Víkurbraut	Skilgreina gönguþveranir við gatnamót t.d með upphækkuðum gönguþverunum og/eða miðeyjum, auka lýsingu við þveranir	Sveitarfélag	1	Miðlungs	Miðlungs
10	Fálkaleira v. gatnamót Hagaleiru	Hækka upp gangbraut og merkja hana með skiltum	Sveitarfélag / lokið	—	—	Lokið

Nr. á korti	Staðsetning	Aðgerð	Umsjón og staða	For-gangur	Kostnaður	Tímarammi
11	Hagaleira við göngustíg	Hraðatakmarkandi aðgerð athuga hér gönguþverun (hraðahindrun/þrenging) og bætt lýsing	Sveitarfélag	2	Lágur	Skammtíma
12	Gatnamót Víkurbrautar og Hafnarbrautar	Hækka upp núverandi gangbraut yfir Hafnarbraut og bæta lýsingu við þveranir. Stytta þverunarvegalengd með miðeyju eða þrengingu vegar næst gatnamótunum	Vegagerðin	1	Miðlungs	Miðlungs
13	Gatnamót Kirkjubrautar og Kirkjubrautar við nr. 50	Hækka upp gatnamótin til að bæta aðgengi óvarinna vegfarenda og lækka hraða akandi umferðar. Hvetja lóðareigendur Kirkjubrautar 43 og 51 til að snyrta gróður á horni lóða sinna.	Sveitarfélag	1	Miðlungs	Miðlungs
14	Dalbraut, við gatnamót að Hafnarvegi	Setja upphækkaða gangbraut og færa 30-svæði framur þannig að það hefjist við gatnamótin. Bæta við lýsingu sunnan megin.	Sveitarfélag	2	Lágur	Skammtíma
15	Vesturbraut við gangbraut við Silfurbraut	Hækka upp gangbraut og bæta lýsingu	Sveitarfélag	2	Lágur	Skammtíma
16	Göngustígur milli Víkurbrautar og Vesturbrautar	Breyta merkjum þannig að skýrt sé að allur akstur sé bannaður nema sjúkrabílar, t.d. með merki 306.0 (allur akstur bannaður) með undirmerki 808.4 ('nema sjúkrabílar'). Bæta lýsingu	Sveitarfélag	2	Lágur	Skammtíma
17	Gatnamót Vesturbrautar og Hafnarvegar	Hækka upp gangbraut og bæta lýsingu	Sveitarfélag	2	Lágur	Miðlungs
18	Silfurbraut, við nr. 10	Laga gangstétt	Sveitarfélag	2	Lágur	Skammtíma
19	Hafnarskóli	Bæta lýsingu við sleppistæði og aðkomu gangandi að skólanum	Sveitarfélag	1	Lágur	Skammtíma
20	Víkurbraut við bílastæði sundlaugar	Merkja gönguþverun yfir innakstur á bílastæði, annaðhvort með máluðum línun samsíða stefnu stígs eða merkja sem gangbraut með skiltum og röndum í jörðu. Bæta lýsingu við þverun.	Sveitarfélag	1	Lágur	Skammtíma
106	Hringvegur, innkoman að Höfn (reiðleið)	Tryggja öruggar þveranir reiðleiða yfir Hringveginn	Vegagerðin	2	Miðlungs	Skammtíma
107	Hafnarvegur við tjaldsvæði	Hækka upp gangbraut	Vegagerðin	2	Lágur	Miðlungs
108	Hafnarvegur milli þéttbýlis-hliðs og Víkurbrautar	Hraðatakmarkandi aðgerðir með 150-250 m millibili.	Vegagerðin	1	Miðlungs	Skammtíma
109	Hafnarvegur milli Hlíðartúns og Víkurbrautar	Bæta aðskilnað gangandi og akandi þar sem gangstétt og akbraut liggja þétt saman; skoða jafnframt steypa vegginn sem skerðir sýn. Æskilegt að breikka gangstétt í 2-2,5 m og bæta aðgengi gangandi vegfarenda og lýsingu við innakstur að bensínstöð	Vegagerðin og sveitarfélag	1	Hár	Miðlungs
118	Svalbarð við Hafnarskóla	Hraðatakmarkandi aðgerðir á u.þ.b. 75 metra fresti og hækka upp gangbrautir	Sveitarfélag	1	Miðlungs	Skammtíma
119	Víkurbraut fram hjá Grunnskólanum og íþróttasvæðinu. Setja hraðatakmarkandi aðgerðir og hækka upp gönguþveranir	Endurskoða hámarkshraðann fram hjá Grunnskólanum og íþróttasvæðinu. Setja hraðatakmarkandi aðgerðir og hækka upp gönguþveranir	Vegagerðin og sveitarfélag	1	Miðlungs	Miðlungs
120	Hafnarsvæðið á Höfn (gönguleið/bílas tæði)	Bæta aðskilnað gangandi og akandi umferðar á hafnarsvæðinu, t.d. með skilgreindum gönguleiðum og gangstéttum	Sveitarfélag / í vinnslu	2	Lágur	Í vinnslu

Nr. á korti	Staðsetning	Aðgerð	Umsjón og staða	For-gangur	Kostnaður	Tímarammi
121	Hafnarbraut, gangbrautir við lögreglustöð og pósthús	Bæta lýsingu og sýnileika gangbrauta.	Vegagerðin og sveitarfélag	1	Lágur	Skammtíma
122	Nesjahverfi, þverun við Mánagarð	Útfæra örugga gönguþverun yfir Hringveginn við Mánagarð, merkja sem gangbraut og setja lýsingu.	Vegagerðin	2	Lágur	Miðlungs



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

8.1.2 Aðgerðir utan þéttbýlis

Yfirlitskort sem sýnir staðsetningu forgangsverkefna utan þéttbýlis má sjá á mynd 34.

nr. á korti	Staðsetning	Aðgerð	Umsjón og staða	For-gangur	Kostnaður	Tímarammi
101	Einbreiðar brýr á Hringvegi, ýmsar staðsetningar	Skipta út einbreiðum brúm fyrir tvíbreiðar. Fækkun einbreiðra brúa á Hringvegi (Hornafjarðarfljót –3, Fagurhólmsmýri–Morsá –4, Lón –5)	Vegagerðin, á ríkisáætlun	2	Hár	Langtíma
102	Hringvegur, við Fagurhólmsmýri - Morsá	Nýjar brýr og vegur milli Fagurhólmsmýrar og Morsár (ný lega leysir afleggjaramálið)	Vegagerðin, á ríkisáætlun	2	Hár	Langtíma
103a	Hringvegur við Jökulsá	Færsla vegar austan Jökulsár og gerð sjóvarnar	Vegagerðin, á ríkisáætlun	2	Hár	Langtíma
103b	Hringvegur, Jökulsá á Breiðamerkursandi	Ný tvíbreið brú í stað einbreiðar (frá 1967)	Vegagerðin, á ríkisáætlun	2	Hár	Langtíma
103c	Einbreið brú við Jökulsárlón	Koma upp bráðabirgða ljósastýringu við brúna þar til ný brú kemur	Vegagerðin	2	Lágur	Skammtíma
104	Hringvegur v. afleggjara að Fjallsárlóni	Skoða aðstæður m.t.t. sjónlína og öryggis. Nálægt Breiðamerkursandi framkvæmdum.	Vegagerðin, á ríkisáætlun	2	Lágur	Skammtíma
105	Hringvegur, við Hoffellsveg	Tryggja öruggar þveranir reiðleiða yfir Hringveginn	Vegagerðin	2	Lágur	Skammtíma
110	Hringvegur við Hnappavelli	Sama Fagurhólmsmýri–Morsá verkefni, nýjar brýr og vegur milli Fagurhólmsmýrar og Morsár (Öræfasvæðið)	Vegagerðin, á ríkisáætlun	2	Hár	Langtíma
111	Hringvegur gegnum Nesjahverfi	Þéttbýlishlið báðum megin og hraðatakmarkandi aðgerðir við innkomu og gegnum þéttbýlið	Vegagerðin	2	Miðlungs	Skammtíma
112	Hringvegur við Brunnhorn/Þorg eirsstaði í Lóni	Skoða gerð skilgreinds bílastæðis/útskots utan akbrautar fyrir myndatökustopp og bæta merkingar. Samþætta fyrirhugaðri nýrri legu Hringvegar um Lón	Vegagerðin, á ríkisáætlun	2	Miðlungs	Miðlungs
113	Hringvegur við afleggjara að Vestrahorni/Stokksnesi	Skoða útfærslu gatnamóta m.t.t. sjónlengda og hraða, m.a. aðskilnað aksturstefna í gatnamótum. Skoða gerð útskots/bílastæðis utan akbrautar.	Vegagerðin	2	Miðlungs	Skammtíma
114	Hringvegur við Sjómannasund	Skoða merkingar og útfærslu til að draga úr stöðvun ferðamanna við blindhæð (t.d. skýrari merkingar um stöðvunarbann eða skilgreint útskot á öruggari stað)	Vegagerðin	2	Lágur	Skammtíma
115	Skaftafell - Stoppistöð	Bæta aðgengi og umferðaröryggi vegfarenda	Sveitarfélag og Vegagerðin	2	Lágur	Skammtíma
116	Jökulsárlón - Stoppistöð	Bæta aðgengi og umferðaröryggi vegfarenda	Sveitarfélag og Vegagerðin	2	Lágur	Skammtíma
117	Freysnes - Stoppistöð	Bæta aðgengi og umferðaröryggi vegfarenda	Sveitarfélag og Vegagerðin	2	Lágur	Skammtíma
123	Gatnamót Hringvegar við afleggjara að Skaftafelli og flugvelli	Skoða útfærslu gatnamótanna, sem eru í raun kross-gatnamót með litlu „offset“ milli afleggjara að Skaftafelli og flugvelli	Vegagerðin	2	Miðlungs	Skammtíma

8.1.3 Almennar aðgerðir og fræðsla*

Staðsetning	Aðgerð	Umsjón og staða	For-gangur	Kostnaður	Tímarammi
Aðstæður við skóla og skólabíl (úttekt)	Skoða aðgengi og öryggi skólabarna við skóla, þá sérstaklega gönguleiðir milli skólabíls og skólabyggingar. Einnig skoða aðstæður við stoppistöð skólabíls	Sveitarfélag	1	Háður umfangi	Skammtíma
Fræðsla - bílbelti (FAS)	Auka fræðslu meðal nemenda í framhaldsskóla um mikilvægi bílbeltanotkunar	FAS og samfélags-lögreglan	2	Lágur	Viðvarandi
Fræðsla – stefna umferðarfræðslu grunnskóla	Setja sameiginlega stefnu hjá öllum skólastjórnendum um umferðarfræðslu í grunnskólum í samráði við Samgöngustofu	Hornafjörður og Samgöngustofa	2	Lágur	Skammtíma
Hringvegurinn – öryggi hliðarsvæða	Yfirfara og bæta öryggi hliðarsvæða, vegaxla og fláa. Fjarlægð fastra hindrana, vegrið þar sem þörf er og eftirgefanlega ljósastaura	Vegagerðin	2	Háður umfangi	Langtíma
Höfn	Hækka upp gönguþveranir, horfa sérstaklega á gönguleiðir skólabarna, fyrir framan skóla og íþróttasvæði.	Sveitarfélag	1	Miðlungs	Miðlungs
Höfn	Upplýsa íbúa um gróður á lóðarmörkum, útbúa bækling.	Sveitarfélag	2	Lágur	Skammtíma
Höfn	Skilgreina leyfilegan hámarkshraða, sérstaklega í 30 km götum og setja 30 km hlið þar sem við á.	Sveitarfélag	2	Miðlungs	Skammtíma
Fjölsóttir ferðamannastaðir	Bæta gönguaðgengi og öryggi, útskot/bílastæði og merkingar (einnig á erlendum tungumálum)	Vegagerðin og sveitarfélag	1	Miðlungs	Miðlungs
Sveitarfélagið	Yfirfara niðurtekna kanta við gangbrautir og viðhald gangstétta m.t.t. aðgengis	Sveitarfélag	2	Lágur	Skammtíma
Hringvegurinn (kaflar með háan hraða)	Skoða aðskilnað akstursstefna eða miðlínuvörn. Hvort slíkar aðgerðir séu fýsilegar ræðst af umferðarmagni og mikilvægi vegarins	Vegagerðin	2	Háður umfangi	Langtíma
Sveitarfélagið	Bæta aðstæður við stoppistöðvar	Vegagerðin (almennings-samgöngur)	2	Miðlungs	Miðlungs
Þjóðvegir í sveitarfélaginu	Bæta vegmerkingar (mið- og kantlínur) á þjóðvegum í sveitarfélaginu	Vegagerðin	2	Lágur	Skammtíma / viðvarandi

*Almenn verkefni eru ekki staðsett á yfirlitskorti.

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 má finna í Tafla 7.

TAFLA 7 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 slysa og banaslysa meðal barna eftir slyategundum
Markmið	Fækka tölu látinna og alvarlega slösuðum að jafnaði um 5% á ári til ársins 2030.	Fjöldi alvarlegra- og banaslysa til ársins 2030.
Sveitarfélagið	Öruggar gönguleiðir skólabarna. Skoða heildstætt gönguleiðir skólabarna innan þéttbýla; milli heimilis, skólabíls og almenningssamgangna	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.
Sveitarfélagið	Heildstæð úttekt á gangbrautum og þverunum í sveitarfélaginu.	Fjöldi gangbrauta og þverana þar sem hefur farið fram úttekt á aðstæðum og aðgerðaáætlun gerð.
Almenningssamgöngur (Vegagerðin)	Skoða aðgengi og öryggi við strætó stoppistöðvar	Fjöldi stoppistöðva þar sem framkvæmd hefur verið öryggisrýni og aðgerðaáætlun gerð.
Almennt	Öryggi vegfarenda á bílastæðum, m.a. við ferðamannastaði	Fjöldi slysa meðal gangandi vegfarenda á bílastæðum.

9 Lokaorð

Umferðaröryggisáætlun þessi byggir á greiningu á umferðarslysum, umferðarhraða, gönguleiðum skólabarna og ábendingum íbúa í Hornafirði. Niðurstöðurnar draga fram nokkur meginatriði sem móta áherslur áætlunarinnar.

Hringvegurinn er lykilsvæði þegar kemur að umferðaröryggi í sveitarfélaginu, enda verða þar bæði flest slys og þau alvarlegustu. Einslys, einkum útafakstur, eru ráðandi slysategund og endurspegla dreifbýlt vegakerfi, sem undirstrikar mikilvægi öruggra hliðarsvæða, vegriða og góðrar vetrarþjónustu. Þótt framanákeyrslur séu fáar vega þær þungt í alvarlegustu slysunum, og er því æskilegt að huga að aðskilnaði akstursstefna og hraðastýringu á völdum köflum.

Hátt hlutfall slasaðra með erlent ríkisfang endurspeglar umfang ferðamennsku og kallar á að öryggisaðgerðir taki mið af þörfum ferðamanna, ekki síst á Hringveginum og við fjölsóttu ferðamannastaði. Innan Hafnar lúta helstu áskoranir að öryggi óvarinna vegfarenda, einkum barna á leið í skóla og leikskóla, sem og að hraða í íbúagötum, atriði sem komu skýrt fram bæði í slysagreiningu og íbúasamráði.

Áætlunin byggir á hugmyndafræði núllsýnar, þar sem gengið er út frá því að samgöngukerfið eigi að vera þannig úr garði gert að mannleg mistök leiði ekki til alvarlegra slysa. Ekki verður unnt að ráðast í allar aðgerðir samtímis, og því er mikilvægt að framkvæmdaáætlunin nýtist sem lifandi vinnugagn. Gert er ráð fyrir að tekið verði tillit til umferðaröryggisáætlunarinnar við gerð árlegra fjárhagsáætlana sveitarfélagsins, og að áætlunin verði endurnýjuð á fjögurra til fimm ára fresti í takt við nýjar upplýsingar og breyttar aðstæður. Með markvissri forgangs röðun og eftirfylgni getur sveitarfélagið dregið úr slysum, lækkað samfélagslegan kostnað og stuðlað að öruggara umhverfi fyrir alla vegfarendur, íbúa jafnt sem þá fjölmörgu sem ferðast um Hornafjörð.

10 Heimildaskrá

- [1] Stjórnarráðið, „Umferðaröryggisáætlun 2024-2038,“ Innviðaráðuneytið, Reykjavík, 2023.
- [2] Samgöngustofa, „Um slysaskrá,“ 15 01 2024. [Á neti]. Available: <https://island.is/upplýsingar-um-slysaskra>. [Skoðað 2024].
- [3] Samgöngustofa, Umferðarslys á Íslandi 2024, Reykjavík: Samgöngustofa, 2025.
- [4] Hagstofan, „Heildarfjöldi erlendra farþega,“ Ferðamálastofa, 2025. [Á neti]. Available: <https://www.ferdamalastofa.is/is/gogn/fjoldi-ferdamanna/heildarfjoldi-erlendra-ferdamanna>. [Skoðað 29. maí 2025].
- [5] H. Hvoslef og R. Muskaug, „Håndbok V723, Analyse av ulykkessteder,“ Statens Vegvesen, Oslo, Norway, 2014.
- [6] H. S. o. V. Hilmarsson, „Kostnaður umferðarslysa,“ Vegagerðin, Reykjavík, 2014.
- [7] Trafikverket, „Hastighet och 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].
- [8] E. Høye og E. Rune, „Trafikksikkerhetshåndboken: Bakgrunn om ulykker, risiko og metaanalyse,“ TØI-rapport, 1692, Oslo, 2019.
- [9] E. Høye, „Framkommelighetstiltak for kollektivtrafikk,“ í *Trafikksikkerhetshåndboken*, Oslo, TØI, 2020, p. 3.18.
- [10] H. R. G. Krøyer, „Is 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.
- [11] EFLA, Hraðatakmakandi aðgerðir, Reykjavík: Rannsóknarsjóður Vegagerðarinnar, 2021.
- [12] L. Ekman og C. Hydén, „Pedestrian safety in Sweden,“ Chapel Hill, 1999.
- [13] Alþingi, „Umferðarlög,“ 12 04 2024. [Á neti]. Available: <https://www.althingi.is/lagas/nuna/2019077.html>. [Skoðað 07 05 2024].
- [14] Statens Vegvesen, „Fartsdempende tiltak,“ Oslo, 2018.
- [15] Vegregler, Fartdæmpere, København: Anlæg og Planlægning, 2014.
- [16] VTI, Hastighetsdämpande åtgärder; En litteraturstudie med fokus på nya trafikmiljöåtgärder och ITS-orienterade lösningar, Linköping: VTI, 2011.
- [17] Vegagerðin, „Þjóðvegir í þéttbýli - Leiðbeiningar 2010,“ Vegagerðin, Reykjavík, 2010.
- [18] A. Niska, S. Gustafsson, J. Nyberg og J. Eriksson, „Cyklisters singelolyckor. Analys av olycks-och skadedata samt djupintervjuer,“ VTI, Linköping, 2013.

- [19] M. Berntman, „Fotgängares olyckor och skador i trafikmiljö med fokus på fallolyckor,“ Lund University, Lund, 2015.
- [20] 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.
- [21] M. Rantakokko, Outdoor environment, mobility decline and quality of life among older people. No. 168., University of Jyväskylä, 2011.
- [22] Vegagerðin og Landssamband hestamanna, Reiðstígar - gerð og uppbygging, Vegagerðin, 2022.
- [23] H. Berntman og W. Wretstrand, Hur säker är bussen? Skador och risker i samband med bussresor i tätort, Lund: Lund University, 2012.
- [24] Menntamálaráðuneytið, Reglur um skólaakstur í grunnskóla, Stjórnartíðindi, 2009.
- [25] VSÓ Ráðgjöf, Ástand stoppistöðva á landsvísu, Reykjavík: VSÓ, 2022.
- [26] Samgöngustofa, „Umferðarskólinn,“ 2024. [Á neti]. Available: <https://www.umferd.is/umferdarskolinn>. [Skoðað 13 06 2024].
- [28] G. G. Gunnarsson, „Könnun á aksturshegðun,“ í *NVF - Íslandsdeild umferðaröryggis*, Reykjavík, 2024.

Viðauki A - Fundargerð frá fundi samráðshóps