

. Markmið með áætluninni er að auka öryggi allra bæjarbúa og annarra sem leiða eiga um bæinn. Stefnt er að fækkun óhappa og slysa í umferðinni og því að ökumenn á bifreiðum í eigu Snæfellsbæjar leitist við að vera ávallt til fyrirmyndar í umferðinni.

Umferðaröryggisáætlun Snæfellsbæjar

2013

Smári Björnsson

Efnisyfirlit

Inngangur	4
Umferðaröryggisáætlunarnefnd Snæfellsbæjar	4
1. Almenn	5
1.1. Almenn um hraða og umferðaröryggi.....	5
Mynd 1.....	5
1.2. Almenn um umferðaröryggi í þéttbýli	5
1.3. Samband umferðarhraða og öryggis.....	6
Mynd 2.....	6
2. Staðreyndir um Snæfellsbæ	7
2.1. Ólafsvík	8
2.2 Hellissandur	8
2.3. Rif.....	9
3. Slysaskráning	9
Tafla 3.1	9
Mynd 3.1.....	10
3.1 Ólafsvík	11
Mynd 3.2.....	11
3.2 Hellissandur	12
Mynd 3.3.....	12
3.3 Rif.....	13
Mynd 3.4.....	13
3.4 Samantekt slysaskráningar	13
4. Umferðarmagn	14
Mynd 4.1.....	14
5. Umferðaröryggi í þéttbýli – Aðgerðir	15
5.1 Val á hámarkshraða	15
5.2 Þjóðvegur í þéttbýli	15
5.3 Þéttbýlishlið	15
5.4 Íbúðahverfi	16
6. Umferðaröryggisúttekt.....	17
7. Slysátíðni í Snæfellsbæ	18

Mynd 7.1	18
Tafla 7.1	18
8. Umferðarkort.....	19
8.1 Umferðarkort – Ólafsvík	19
9. Bréf til umferðar- og öryggisnefndar Snæfellsbæjar.....	20
10. Fundir umferðar- og öryggisnefndar Snæfellsbæjar	21
Fundur nr. 1	21
Fundur nr. 2	22
Fundur nr. 3	25
11. TÖLVUPÓSTUR.....	26
12. Minnisblöð frá VSÓ ráðgjöf	28
MINNISBLAÐ 1	28
MINNISBLAÐ 2	29
MINNISBLAÐ 3	30

Inngangur

Markmiðið með Umferðaröryggisáætlun Snæfellsbæjar er að fækka slysum og gera alla vinnu á sviði umferðaröryggis markvissari. Áætluninni er ætlað að auka öryggi allra bæjarbúa og annarra sem leið eiga um bæinn. Stefnt er að fækkun óhappa og slysa í umferðinni og því að öikumenn á bifreiðum í eigu Snæfellsbæjar leitist við að vera ávallt til fyrirmyndar í umferðinni.

Hér er búið að taka saman það helsta sem fram hefur komið í vinnu samráðshóps og íbúafundar varðandi umferðaröryggismál í Snæfellsbæ.

Búið er að áætla kostnað í flestum verkefnum til að tryggja að verkefnin séu raunhæf með tilliti fjárhagsstöðu sveitarfélagsins. Með umferðaröryggisáætlun til nokkurra ára er vonast til þess að sveitarfélagið leggi árlega til ákveðna upphæð til umferðaröryggismála við gerð fjárhagsáætlunar. Líta ber á umferðaröryggisáætlunina sem leiðbeiningar frá stjórnsýslu og ráðgjöfum sveitarfélagsins. Þannig fá bæjarfulltrúar góða innsýn í stöðumatið og niðurstöður að verkefnum og forgangsröðun. Þannig geta bæjarfulltrúar forgangsraðað út frá eigin forsendum og samþykkt umferðaröryggisáætlunina að lokum og þannig tekið ábyrgð á henni. Umferðaröryggisáætlun er grundvöllur fyrir pólitískar ákvarðanir, hún myndar góðan grunn til að forgangsraða aðgerðum þannig að mestar umbætur náist fyrir minnst fjármagn.

Umferðaröryggisáætlunarnefnd Snæfellsbæjar

Jón Þór Lúðvíksson

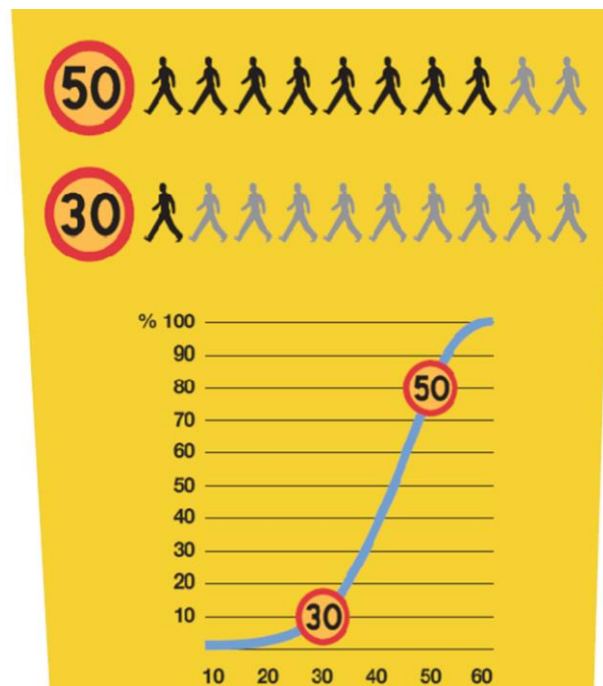
Fríða Sveinsdóttir

Sigurjón Bjarnason

1. Almennt

1.1. Almennt um hraða og umferðaröryggi

Sýnt hefur verið fram á að hraði ökutækja hefur mikil áhrif á annars vegar fjölda slysa og hins vegar alvarleika slysa. Öruggast er að skilja gangandi og hjólandi frá ökutækjum en þegar það er ekki mögulegt verður að halda hraða ökutækja það lágum að hættan á alvarlegum slysum verði lítil. Rannsóknir hafa sýnt að 90% af gangandi vegfarendum lifa af árekstur við ökutæki ef hraði þess er 30 km/klst. Þetta hlutfall er hratt að breytast þegar hraðinn er 50 km/klst. en þá verður hættan á banaslysi átta sinnum meiri sem þýðir að aðeins 20% lifa áreksturinn af. Því má álykta að þegar hraðinn er takmarkaður við 30 km/klst. séu forsendur til að blanda saman óvörðum vegfarendum og ökutækjum orðnar æskilegri.



Mynd 1. Sýnir hvernig líkur á banaslysi við árekstur ökutækis og gangandi vegfaranda aukast með hraða ökutækis.

1.2. Almennt um umferðaröryggi í þéttbýli

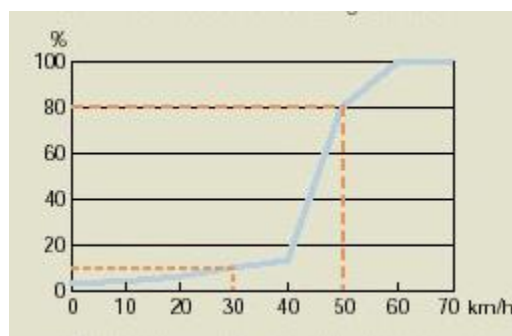
Þar sem þjóðvegir liggja um þéttbýli skapast eðlilega ýmiss konar vandamál vegna margþættra óska notendanna. Hér stangast því á óskir gegnumstreymisumferðar um hraða og flutningsgetu á við óskir íbúanna um öryggi og vistvæna eiginleika vegarins. Mikilvægt er í þessu samhengi að minna á að hraði og greiðfærni er alls ekki sami hluturinn. Algengt er því

að íbúar kalli á aðgerðir sem róa umferð þar sem þeir upplifa að þjóðvegurinn kljúfi byggðina og að öryggi barna þeirra sé ábótavant. Jafnframt er oft kvartað yfir hljóðvist og því að aðbúnað fyrir óvarða vegfarendur skorti.

1.3. Samband umferðarhraða og öryggis

Þegar ökumenn aka inn í þéttbýli eru þeir oft á tíðum haldnir svokallaðri hraðablindu, þ.e.a.s. þeir skynja illa hversu hratt þeir fara yfir. Þetta gerir að verkum að þar sem hraði er eingöngu skiltaður niður án þess að gripið sé til frekari aðgerða er nánast öruggt að raunhraði verði áfram of hár. Því er nauðsynlegt ef róa á umferð að umhverfið breytist á þann veg að þeir skynji nauðsyn þess að aka hægar. Samkvæmt gildandi umferðarlögum ákveður lögreglustjóri hraðamörk á þjóðvegum í þéttbýli að fengnum tillögum sveitarstjórnar en leyfilegur hámarkshraði í þéttbýli er 50 km/klst. Nema að annað sé tekið fram. Vegagerðin hefur sett fram leiðbeiningar um að lækka megi hámarkshraða niður fyrir 50 km/klst. á afmörkuðum köflum þar sem óvarðir vegfarendur og þá sérstaklega börn þurfa að sækja skóla, tómstundir eða þjónustu yfir veginn. Hámarks lengdir slíkra aðgerða eiga að þeirra mati að vera 300 metrar fyrir 30 km kafla eða 600 metrar fyrir kafla með 40 km. hámarkshraða.

Hvað varðar öryggi óvarinna vegfarenda er enn mikilvægara en ella að huga að raunhraða ökutækja og þá sérstaklega þar sem búast má við umferð skólabarna, eldri borgara eða fatlaðra. Þekkt er að alvarleiki slysa eykst mjög ef hraði ökutækis er meiri en 30 km/klst.



Mynd 2. Samband milli hraða og líkum þess að alvarleg meiðsl eða dauði eigi sér stað við ákeyrslu.

Á mynd 2 má sjá hvernig líkurnar á alvarlegum meiðslum eða dauðsfalli við ákeyrslu margfaldast ef hraðinn eykst úr 30 km/klst. í 50 km/klst. Líkur á að óvarinn vegfarandi meiðist alvarlega eða látist hækkar úr 10% í 80%. Af þessum sökum er fullkomlega eðlilegt að við rýni á öryggi á þéttbýlissvæðum sé höfuðáherslan lögð á þau svæði þar sem líklegt er að óvarðir vegfarendur blandist við almenna

umferð. Í ljósi þessa er mikilvægt að stígar séu hannaðir þannig að þeir virki sem samgönguæðar. Þó má benda á að í þeim tilfellum þar sem hverfin eru skilgreind með 30 kílómetra götum og umhverfi er hannað þannig að hraðinn haldist nærri hámarkshraða er ekki nauðsynlegt að að skilja gangandi og hjólandi frá bílum. Mikilvægara er að huga að því að hverfin séu vel tengd sín á milli og að hægt sé að komast úr hverfunum út á stígana á skilvirkan hátt. Stígar þurfa því að liggja stystu og/eða greiðustu leið á milli mikilvægustu upphafs og endapunkta.

Gera má ráð fyrir að eftirsóttustu tengingarnar út úr hverfum séu tengingar við önnur nærliggjandi hverfi og til þjónustu í nálægum hverfum t.d. skóla og íþróttahverfi. Að og frá þessum stofnunum ætti að leggja allt kapp á að hafa góðar og skilvirkar göngutengingar til að hvetja til heilbrigðs ferðamáta og minnka óþarfa umferð við stofnanirnar.

Ýmsar aðgerðir eru í boði til að halda umferðarhraða innan ásættanlegra marka og gera bæði gatnamót og gangbrautir öruggari án þess að skerða greiðfærni. Það sem þarf að hafa í huga við slíkar aðgerðir er að almenningsbifreiðar, þar sem slíkt á við, og neyðarbifreiðar komist áfram með góðu móti. Ef vel tekst til með slíkar aðgerðir verða þær oft til að bæta bæði sjónræn og efnahagsleg áhrif.

2. Staðreyndir um Snæfellsbæ

Snæfellsbær er víðfermt bæjarfélag með um 1700 íbúa. Flestir íbúanna búa í þéttbýliskjörnunum Ólafsvík, Hellisandi og Rifi en einnig eru minni þéttbýliskjarnar á Hellnum og Arnarstapa ásamt strjálly byggð í sveitunum Fróðárhrepp, Breiðuvík og Staðarsveit. Í þessu verkefni er horft til umferðaröryggismála stærri þéttbýliskjarnanna en margar af þeim lausnum sem þar eru lagðar til má einnig yfirfæra á þá minni.

Um þrjá þéttbýliskjarna er að ræða og hér á eftir fylgir smá yfirlit um hvern og einn þeirra.

2.1. Ólafsvík

Í Ólafsvík búa um 1000 manns. Þar er grunnskólinn mjög nærri þjóðvegnum sem er merktur með 50 km hámarkshraða í gegnum bæinn. Við skólann er gangbraut með miðeyju yfir þjóðveginn.



2.2 Hellissandur

Á Hellissandi búa um 390 manns. Þjóðvegurinn fer ofan við bæinn en þó er nokkuð um að íbúar sæki yfir þjóðveginn í útivistarsvæði sem þar eru og einnig eru nokkur íbúðarhús ofan við veginn. Umferðarhraði er lækkaður niður í 50 km/klst. framhjá bæjarfélaginu.



2.3. Rif

Á Rifi búa um 160 manns. Þjóðvegurinn fer ofan við megin bæinn en þó er nokkuð um að íbúar sæki yfir þjóðveginn í útivistarsvæði sem þar eru og einnig eru nokkur íbúðarhús ofan við veginn.

Umferðarhraði er lækkaður niður í 70 km/klst. framhjá bæjarfélaginu



3. Slysaskráning

Umferðarstofa heldur utan um slysaskráningu á Íslandi og hefur gögnum frá henni verið safnað saman og þau rýnd. Í eftirfarandi töflu eru skráð slys og óhöpp sem hafa orðið í Snæfellsbæ frá 1. janúar 2007 og fram til 31. desember 2009, en í framhaldi af því eru skoðuð sérstaklega þau slys og óhöpp sem hafa orðið í þéttbýliskjörnunum þremur.

Tafla 3.1 Óhöpp í Snæfellsbæ, gögn frá Umferðarstofu

Janúar 2007 – desember 2009	
Dauðaslys	0
Alvarlegt	5
Minniháttar	23
Ekki slys	71

Eins og sést í töflunni hefur ekkert dauðaslys orðið í Snæfellsbæ á þessum þremur árum en rúmlega eitt alvarlegt slys á ári. Á mynd 3.1 hér fyrir neðan sjást staðsetningar slysa á tímabilinu 1. janúar 2007 – 31. desember 2009. Gulir punktar sýna staðsetningar alvarlegra slysa, grænir punktar sýna staðsetningar slysa þar sem minniháttar meiðsl hafa orðið og bláir punktar sýna óhöpp án meiðsla.



Mynd 3.1 Slysakort Umferðarstofu, yfirlitskort - Staðsetningar slysa í Snæfellsbæ 1. jan. 2007 – 31. des. 2010.

Eins og sjá má á myndinni er mikið um óhöpp í þéttbýliskjörnunum, en slysin eru fleiri utan þéttbýliskjarnanna, á eða við þjóðveginn.

¹ Slysu eru tilvik sem enda með meiðslum en óhöpp eru tilvik sem enda einungis með eignatjóni.

3.1 Ólafsvík

Ekkert dauðaslys eða alvarlegt slys varð í Ólafsvík á umræddu tímabili. Tvö af þremur slysum þar sem minniháttar meiðsl urðu, áttu sér stað á þjóðvegnum, í bæði skiptin þegar bíll ók af þjóðvegnum inn í götu eða innkeyrslu og var um árekstur tveggja bifreiða að ræða. Þriðja slysið átti sér stað inni á plani þar sem bakkað var á fótgangandi vegfaranda og er það eina tilvikið þar sem óvarinn vegfarandi kemur við sögu.



Mynd 3.2 Slysakort Umferðarstofu - Myndin sýnir staðsetningar slysa í Ólafsvík á tímabilinu 1. janúar 2007 – 31. desember 2009. Ekkert dauðaslys eða alvarlegt slys er skráð á umræddu tímabili en grænir punktar sýna staðsetningar slysa þar sem minniháttar meiðsl urðu en bláir punktar óhöpp án meiðsla.

3.2 Hellissandur

Ekkert dauðaslys varð á Hellissandi á tímabilinu og ekkert slys þar sem minniháttar meiðsl urðu, en eitt alvarlegt slys átti sér stað þar sem ökumaður féll af þungu bifhjóli. Óvarðir vegfarendur komu hvergi við sögu í þeim óhöppum eða slysum sem eru skráð á Hellissandi á tímabilinu.



Mynd 3.3 Slysakort Umferðarstofu - Myndin sýnir staðsetningar slysa á Hellissandi á tímabilinu 1. janúar 2007 - 31. desember 2009. Ekkert dauðaslys eða slys með minniháttar meiðslum eru skráð á tímabilinu en eitt alvarlegt slys sem sýnt er með gulum punkti. Bláir punktar sýna óhöpp án meiðsla.

3.3 Rif

Ekkert dauðaslys eða alvarlegt slys varð á Rifi á tímabilinu. Eitt slys átti sér stað þar sem ekið var útaf þjóðveginum og urðu þar minniháttar meiðsl. Óvarðir vegfarendur komu hvergi við sögu í þeim óhöppum sem eru skráð á Rifi á tímabilinu.



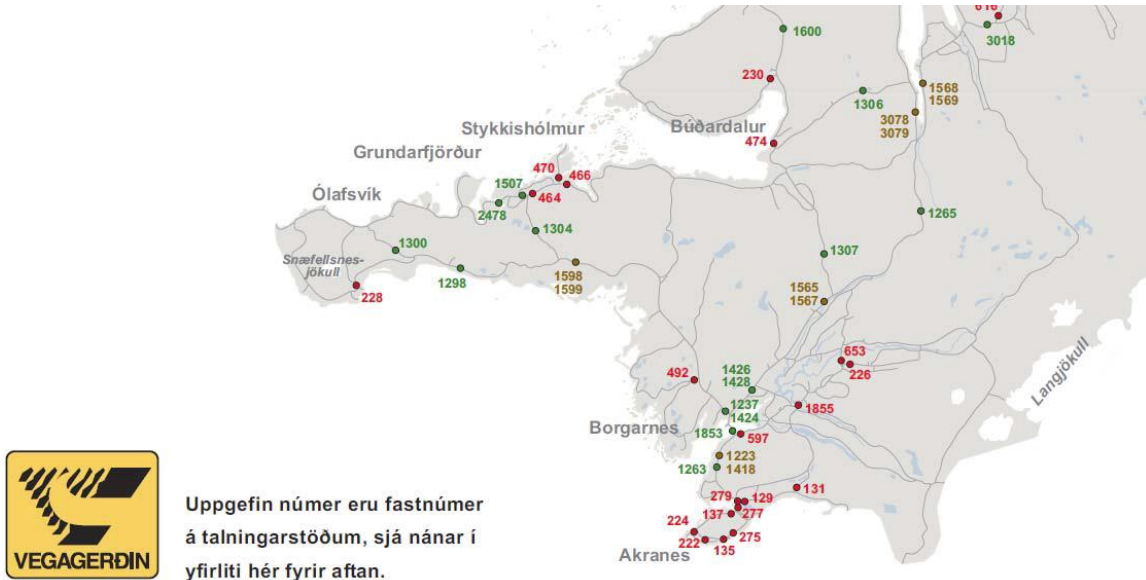
Mynd 3.4 Slysakort Umferðarstofu - Myndin sýnir staðsetningar slysa í Rifi á tímabilinu 1. jan. 2007 – 31. des. 2009. Ekkert dauðaslys eða alvarlegt slys er skráð á tímabilinu en grænn punktur sýnir staðsetningu slyss með minniháttar meiðslum og bláir punktar óhöpp án meiðsla.

3.4 Samantekt slysaskráningar

Þegar þessi gögn eru rýnd er ljóst að um tvö slys var að ræða utan þjóðvegarins og urðu þau annars vegar við fall af þungu bifhjóli og hinsvegar þegar ökutæki bakkaði á fótgangandi vegfaranda inni á plani hjá verslun. Síðarnefnda tilfellið er jafnframt það eina þar sem óvarinn vegfarandi kemur við sögu. Við samanburð á töflu 3.1 og myndum 3.1 - 3.4 má einnig sjá að alvarlegustu slysin og mestur fjöldi slysa verður utan þéttbýliskjarnanna.

4. Umferðarmagn

Enginn umferðarteljari er á þeim hluta Snæfellsness sem fellur undir Snæfellsbæ. Sjá má staðsetningu teljara á mynd 4.1.



Mynd 4.1 Yfirlit yfir talningarstaði á Snæfellsnesi.

Vegagerðin áætlar umferð á alla vegkafla landsins út frá þeim talningum sem þeir gera og sjá má áætlaða umferð á þjóðvegum Snæfellsbæjar í töflu 4.1. Taflan sýnir heildarumferð á einum sólarhring 2009. ÁDU er meðaltalsumferð á einum sólarhring yfir árið á meðan SDU sýnir meðaltalsumferð á einum sólarhring á sumartíma.

Vegnúmer	Kaflanúmer		ÁDU*	SDU**
574	04	Sunnan Hellissands	114	232
574	06	Hellissandur – Rif	1108	1364
574	07	Rif – Ólafsvík	1112	1368
574	08	Ólafsvík, austan Norðurtanga	1145	1536
574	09	Ólafsvík, Norðurtangi - Dalbraut	2265	3045
574	10	Austan Ólafsvíkur	579	788

Eins og sést er umferð mest á svæðinu á þjóðvegnum innan Ólafsvíkur yfir sumartímann en þá er umferðin rúmlega 3.000 bílar á sólarhring. Athyglisvert er að ef horft er á umferðarmagnið beggja vegna við Ólafsvík og hún borin saman við umferðina innan Ólafsvíkur þá er líklegt að um helmingur umferðarinnar sé gegnumstreymisumferð. Hlutfall þungrar umferðar er ekki þekkt en þó má gera ráð fyrir að það sé nokkuð hátt, m.a. vegna umferðar í fiskmarkaðinn.

5. Umferðaröryggi í þéttbýli – Aðgerðir

Við rýni á slysaögnum og umferðartölum verður ekki annað séð en að umferðaröryggismál í þéttbýliskjörnunum séu almennt með ágætum. Greinilegt er þegar horft er á samantekt slysaáráttanna að alvarlegu slysin verða þar sem hraðinn er mestur sem er utan þéttbýliskjarnanna. Í ljósi þessa er ekki talin þörf á neinni sérstakri forgangsröðun aðgerða innan þéttbýlisins heldur er einungis mælt með því að forgangsröðun og val á aðgerðum taki mið af ofnanefndri umræðu um samband umferðarhraða og öryggis. Ljóst er að þjóðvegurinn klýfur byggð og þar er ákveðin hætta á hraðakstri. Rétt er að velta því fyrir sér hvort ástæða þess að engin tilvik eru skráð sem hafa með óvarða vegfarendur að gera sé sú að þeir séu ekki á ferðinni. Einnig er ljóst að íbúar eru að kvarta yfir hraðakstri víða og eru að biðja um aðgerðir til að róa umferð. Almenna reglan hvað þetta varðar er sú að markvissara sé að meðhöndla svæði frekar en staði. Með tilliti til hljóðmengunar og útblásturs er í öllum tilfellum æskilegt að halda umferðarhraða jöfnum. Til að ná því markmiði að hraði sé jafn og í samræmi við skiltaðan hraða er mikilvægt að ökumenn fái rétta tilfinningu fyrir veginum þannig að ökumanni sé ljóst hver æskilegur hraði sé hverju sinni, óháð því hvort hann hefur séð skilti um hámarkshraða eða ekki.

5.1 Val á hámarkshraða

Almennt ætti að miða við að hafa hámarkshraða á íbúðargötum 30 km/klst. en 50 km/klst. á öðrum götum. Skoða má að hafa hámarkshraða á blönduðum safn og tengibrautum í íbúða- og miðbæjarhverfum 40 km/klst. en nágrannalöndin eru í auknum mæli að lækka hámarkshraða úr 50 km/klst. niður í 40 km/klst. á slíkum götum.

5.2 Þjóðvegur í þéttbýli

Reynslan hefur sýnt að til að viðhalda lækkuðum hámarkshraða þarf að minna á hann, fyrst með þéttbýlishliði en síðan með reglulegum millibili með miðeyjum, göngutengingum eða stefnugreindum gatnamótum á um 150 metra fresti.

5.3 Þéttbýlishlið

Þar sem breytingar verða á hraðatakörkunum við þéttbýlismörk þarf eins og áður hefur komið fram að vekja ökumenn til umhugsunar og vekja athygli á breyttu umhverfi og akstursskilyrðum. Mælt er með sérstökum þéttbýlishliðum, sérstaklega í ljósi þess að þrátt fyrir að merking þéttbýlismarkisins sé skýr samkvæmt umferðarlögum er hún ekki eins ljós í huga vegfarenda og að auki er auðvelt að missa af skiltinu eða hundsa það.

Þéttbýlishlið samstanda af:

- ✓ Máluðum hámarkshraða á veginum.

- ✓ Tveimur áberandi hliðstólpum.
- ✓ Miðeyju til að þvinga ökumenn til að sveigja og hægja á. Útfæra má þéttbýlishlið í tengslum við hringtorg eða stefnugreind vegamót.
- ✓ Mælt er með veglýsingu.

Lækka skal hámarkshraðann úr 90 km/klst í 70 km/klst með skilti 200-500 metrum áður en komið er að þéttbýlishliðinu.

5.4 Íbúðahverfi

Reynst hefur mjög vel að skipuleggja og hanna 30 km hverfi, en þar er átt við hverfi þar sem hámarkshraði er 30 km/klst og eru hönnuð skýr 30 km hlið við allar innkeyrslur í slík hverfi.

Reynslan hefur sýnt að raunhraði í slíkum hverfum er um 40 km/klst að meðaltali. Til að slík aðgerð skili tilætluðum árangri þarf umhverfið að vera þannig að þeir sem aka á tilætluðum hraða finni ekki fyrir neinum sérstökum óþægindum en óþægindin aukist hinsvegar eftir því sem hraðar er ekið.

Stærsta ögrunin við hönnun 30 km hverfa er sú að fjarlægðin á milli aðgerða má helst ekki verða lengri en 70 – 150 metrar og að forðast þarf að aksturshraðinn verði mjög ójafn. Því þarf hönnunin að vera þannig að ökumenn átti sig á því að þeir græða ekkert á að því að auka hraðann á milli aðgerða.

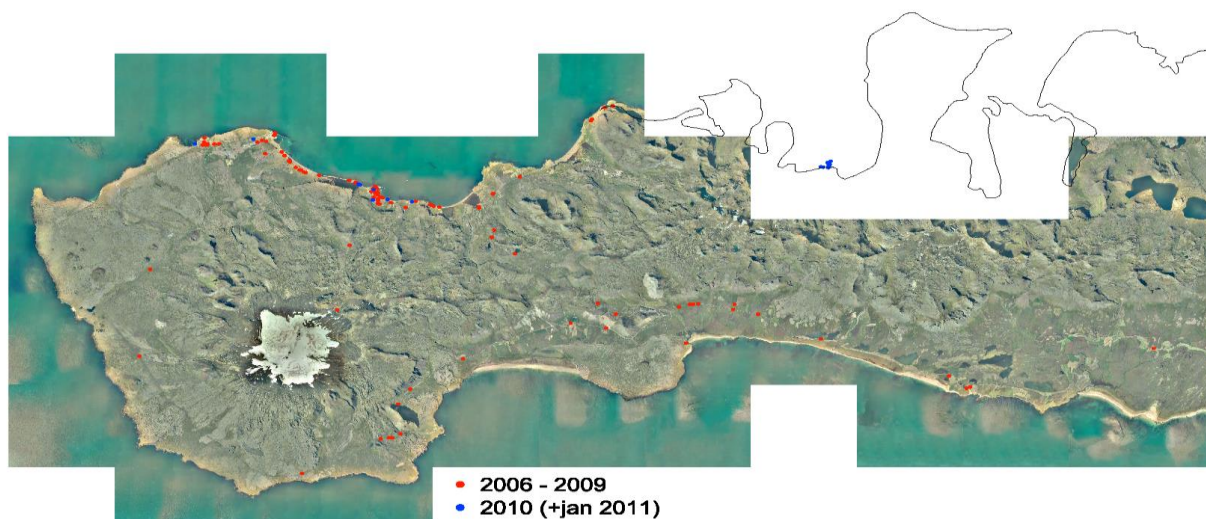
Forðast ætti að setja hraðahindranir niður sem einstakar aðgerðir heldur ætti frekar að nota þær sem hluta af markvissum aðgerðum á stærri svæðum. Þannig á helst að vinna með eitt hverfi í einu eða að öðrum kosti eina götu í einu og leitast við að ná jöfnum ferðahraða innan hverfisins með samvinnu 30 km hliða, hraðamyndavéla, þrenginga og, ef ekki er annað hægt, þá hraðahindrana. Sálfræðilegi þátturinn getur verið erfiður viðureignar og er besta ráðið við því að móta 30 km hverfi og/eða staðsetja gönguþveranir í nánú samstarfi við íbúa.

6. Umferðaröryggisúttekt

Hér að neðan eru teknar saman helstu athugasemdir ráðgjafa um almenna stöðu umferðaröryggismála og hraðatakmarkandi aðgerða í þéttbýli Snæfellsbæjar:

- ✓ Margar af núverandi, lóðréttum hraðahindrunum eru illa farnar og þjóna tilgangi sínum illa. Það er því hægt er aka yfir þær á mun meiri hraða en til er ætlast. Æskilegt er að kanna endurgerð þeirra þegar leiðir til úrbóta í nágrenni þeirra verða teknar til skoðunar.
- ✓ Mikið er um zebra-gangbrautir yfir götur fjarri gatnamótum, þ.e. gönguleiðir án hraðatakmarkandi aðgerða sem einungis er merktar og málaðar í götu. Æskilegt væri að endurskoða uppsetningu þeirra og helst fjarlægja. Enn bagalegri er sú staðreynd að yfirborðsmerking á götu er á mörgum stöðum afmáð og því einungis skilti sem sýna rétt gangandi. Það er óviðunandi.
- ✓ Mjög breiðar og langar götur finnast í þéttbýli Snæfellsbæjar. Þessar götur eru varasamar og útfærsla þeirra beinlínis „hvetur“ til hraðaksturs (t.d. Aðalgata á Ólafsvík).
- ✓ Almennt er leyfilegur hámarkshraði í þéttbýli Snæfellsbæjar 35 km/klst. fyrir utan þjóðveg í þéttbýli á Hellissandi og í Ólafsvík. Nauðsynlegt er að minna ökumenn reglulega á hámarkshraða götunnar, sérstaklega þegar um er að ræða svo lágan hámarkshraða. Fá hraðaskilti virðast vera í þéttbýli Snæfellsbæjar. Þar af leiðandi getur verið erfitt að halda raunhraða í 35 km/klst. þegar aðstæður gera ökumönnum kleift að aka á mun hærri hraða.
- ✓ Þéttbýli í Ólafsvík liggur hins vegar þannig að gangandi og hjólandi þurfa ekki oft að þvera götur heldur ferðast frekar eftir þeim.
- ✓ Færanlegar boltaðar hraðahindranir hafa verið settar upp í sveitarfélaginu. Hafa bera í huga að ökumenn eiga það einnig til að aka hratt yfir vetrartímann og missa þá frekar stjórn á ökutæki sínu en við sumaraðstæður.

7. Slysatiðni í Snæfellsbæ



Mynd 7.1

		1	2	3	4	
		Alvarleg Slys með litlum Óhöpp án				
2007	Umdæmi	Banaslys	slys	meiðslum	meiðsla	Samtals
2007	351	0	0	4	13	17
2007	355	0	0	0	10	10
2007	360	0	0	0	3	3
	Samtals	0	0	4	26	30
		Alvarleg Slys með litlum Óhöpp án				
2008	Umdæmi	Banaslys	slys	meiðslum	meiðsla	Samtals
2008	351	0	1	5	7	13
2008	355	0	0	2	7	9
2008	360	0	1	0	1	2
	Samtals	0	2	7	15	24
		Alvarleg Slys með litlum Óhöpp án				
2009	Umdæmi	Banaslys	slys	meiðslum	meiðsla	Samtals
2009	351	0	2	7	11	20
2009	355	0	0	1	6	7
2009	360	0	0	0	2	2
	Samtals	0	2	8	19	29
		Alvarleg Slys með litlum Óhöpp án				
2010	Umdæmi	Banaslys	slys	meiðslum	meiðsla	Samtals
2010	351	0	0	7	4	11
2010	355	0	0	1	5	6
2010	360	0	0	0	2	2
	Samtals	0	0	8	11	19
		Alvarleg Slys með litlum Óhöpp án				
Alls	Umdæmi	Banaslys	slys	meiðslum	meiðsla	Samtals
Alls	351	0	3	23	35	61
Alls	355	0	0	4	28	32
Alls	360	0	1	0	8	9
	Samtals	0	4	27	71	102

Tafla 7.1

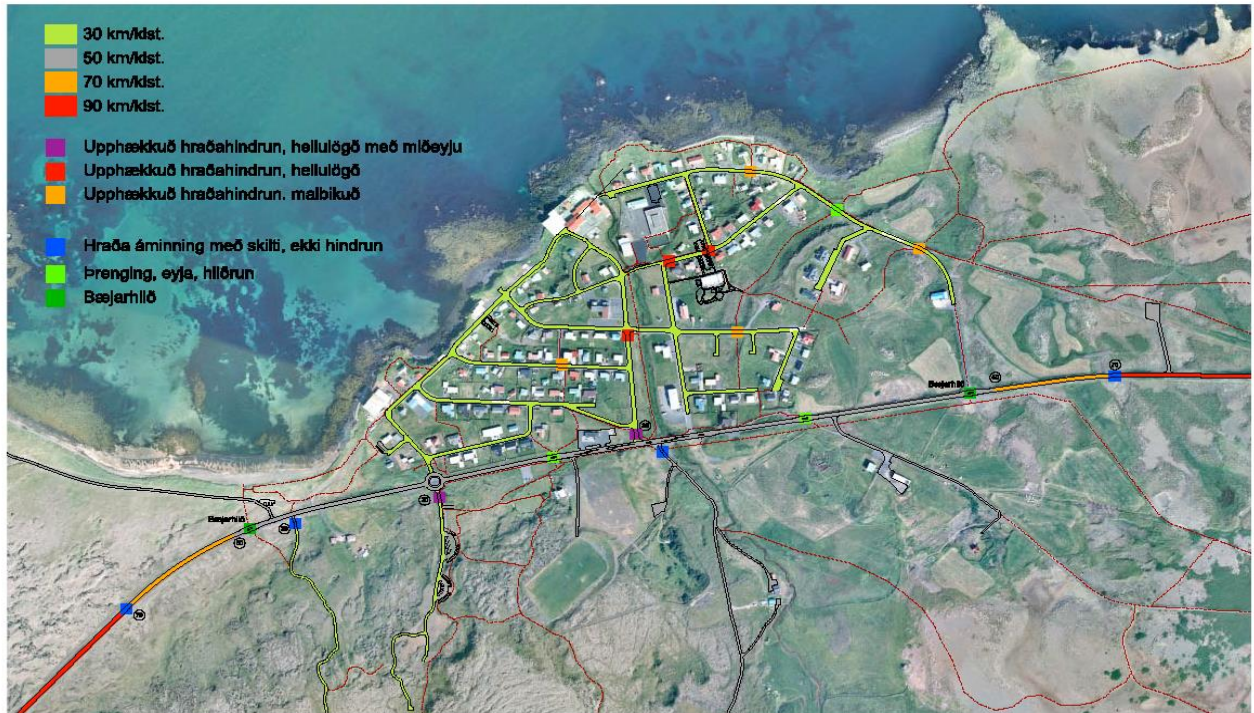
8. Umferðarkort



8.1 Umferðarkort – Ólafsvík



8.2 Umferðarkort – Rif



8.3 Umferðarkort – Hellissandur

9. Bréf til umferðar- og öryggisnefndar Snæfellsbæjar

Á haustdögum fór fram könnun meðal foreldra leikskólabarna í Snæfellsbæ. Hún var gerð til þess að uppfylla ákvæði reglugerðar um starfsumhverfi leikskóla nr. 655/2009 og hefur gefið skólanefnd góða innsýn inn í úr hverju væri æskilegt að bæta, bæði á leikskólalóðunum og innandyra.

Skólanefnd hefur heimsótt leikskólana og skoðað þau atriði sem nefnd hafa verið.

Í svörum komu fram áhyggjur vegna mikils ökuhraða í Engihlíð, sérstaklega í háлку, og gagnrýni á að ekki séu skilti sem hvetja ökumenn til að hægja á sér. Óttinn virðist sérstaklega vera við það að ökumenn missi stjórn á ökutækinu í háлку og renni inn á leikskólalóðina.

Einnig kom fram gagnrýni á daufa lýsingu á bílastæði leikskólans.

Skólanefnd finnst slíkar ábendingar eiga erindi við umferðaröryggisnefnd og biður um að þær séu teknar til skoðunar.

F.h. Skólanefndar Snæfellsbæjar

Örvar Marteinsson

10. Fundir umferðar- og öryggisnefndar Snæfellsbæjar

Fundur nr. 1

Fyrsti fundur nefndarinnar var haldinn þann 10.02.2011 kl. 17:00.

Fundarstaður: Röst, Hellissandi.

Mættir voru:

Fríða Sveinsdóttir Bæjarfulltrúi bokasafn@snb.is

Jón Þór Lúðvíksson Forseti bæjarstjórnar jonbak@simnet.is

Sigurjón Bjarnason Formaður Umhverfis- og skipulagsnefndar sbráf@simnet.is og

Smári Björnsson byggingafulltrúi sem einnig ritaði fundargerð nefndarinnar.

- ✚ Þann 18.01.2011 hafði nefndarmönnum verið sent fundarboð og fundargögn sem fólust í teikningu af þéttbýliskjörnum Snæfellsbæjar, skýrsla unnin af VSÓ um umferðarmál í Snæfellsbæ ofl. Höfðu nefndarmenn kynnt sér þessi gögn og var því byrjað á að fara lauslega yfir þau gögn sem nefndin hafði nú þegar.
- ✚ Fór nefndin yfir það hvernig sinni vinnu ætti að vera háttað, hvar ætti að byrja og gera.
- ✚ Skoðuð var Umferðaröryggisáætlun frá Grindavík og sú ítarlega vinna sem þar hefur verið unnin.
- ✚ Kynnt var tilboð frá VSÓ um nánari hönnun á ákveðnu svæði í Snæfellsbæ, sem talið er að flest vandamál séu.
- ✚ Farið var yfir helstu vandamál varðandi umferðarmál í Snæfellsbæ, að mati nefndarinnar.

Nefndin var sammála því að helstu vandamálin í Snæfellsbæ væru:

- ✓ Skólasvæðið í Ólafsvík að leikskóla í Brúarholti
- ✓ Aðkoma að leikskólanum á Hellissandi.
- ✓ Hraðakstur í gegnum skólasvæði, sérstaklega á þjóðvegi í þéttbýli.
- ✓ Hafnarsvæðið í Rífi og Ólafsvík – auka merkingar á svæðinu, afmarka frekar bílastæði á hafnarsvæðum. Merkja sem vinnusvæði. Ræða við Hafnarstjóra um hafnarsvæðið.

Fyrir næsta fund þarf að gera eftirfarandi:

- Næstu verkefni er að útbúa kort yfir þéttbýli Snæfellsbæjar, með öllum umferðarmerkjum sem nefndin myndi síðan skoða og taka frekari ákvarðanir um.
- Leita til lögreglu um upplýsingar og athugasemdir við kort. Síðar að vinna að því að auglýsa þær ákvarðanir sem nefndin tekur um skilti í þéttbýli.

- Fá upplýsingar frá Vegagerðinni um hönnun á þjóðvegi í þéttbýli og þau kort sem þeir hafa gert af svæðinu.
- Vettvangsferð um svæðið.

Framundan hjá nefndinni:

- Leita til fundar með Smára hjá VSÓ um þessi mál. Að hann komi á svæðið og hitti nefndina.
- Kalla á fund nefndarinnar eftirfarandi aðila: skólastjóra – rútbílstjóra – lögreglumann – Hafnarstjóra - hugsanlega Sigurð Helgason frá Umferðarstofu.
- Byrja á beinagrind fyrir Umferðaröryggisáætlun Snæfellsbæjar.
-

Næsti fundur nefndarinnar er hugsaður eftir 2 vikur 24.02.2011 kl 17:00 og frekara framhald ákveðið.

Fundargerð verður send nefndarmönnum í tölvupósti til samþykktar.

Fundi slitið : 18:32

Virðingarfyllst;

Smári Björnsson, fundarritari.

Fundur nr. 2

Annar fundur nefndarinnar var haldinn þann 24.02.2011 kl. 17.00.

Fundarstaður: Röst, Hellissandi

Mættir voru:

Fríða Sveinsdóttir, Bæjarfulltrúi - bokasafn@snb.is

Jón Þór Lúðvíksson, Forseti bæjarstjórnar - jonbak@simnet.is

Sigurjón Bjarnason, Formaður Umhverfis- og skipulagsnefndar - sbraf@simnet.is og

Smári Björnsson byggingafulltrúi sem einnig ritaði fundargerð nefndarinnar.

- ✚ Fyrsta verk nefndarinnar á þessum fundi var að fara yfir stöðu á skiltum í þéttbýli Snæfellsbæjar.
- Smári hafði útbúið kort yfir skilti í þéttbýli Snæfellsbæjar sem liggur inná landupplýsingarkerfi Snæfellsbæjar. Það má finna undir –Lagnastika – Umferðarmerki. Þar er hægt að haka við „Umferðarmerki“ og birtast þau þá inni í kerfinu, á réttum stöðum.
- Nefndin var sátt við kortið en vildi láta auglýsa þessi merki sem til væru.
- Útbúa skjal til staðfestingar hjá nefndinni sem færi svo fyrir aðrar nefndir sem um málið varðaði.

- ✚ Næst á dagskrá var að skoða drög frá Vegagerðinni um þjóðveg í þéttbýli í gegnum Ólafsvík. -
 - Vegagerðin hefur látið hanna tillögu að umferðaröryggisleið í gegnum Ólafsvík. Hefur sú leið aldrei verið tekin fyrir í neinum nefndum hjá Snæfellsbæ.
 - Nefndarmenn voru sáttir við Ennisbrautar hlutann af þessari hönnun frá Vegagerðinni, sem sagt niður Ennisbraut að hringtorgi, sem allir eru sáttir við. Það verður bara að taka inn í þessa hönnun þær breytingar sem eru í gangi við sundlaugina og mögulega breytingu á tengingu við Bæjartún.
 - Öllum líst val á hugmyndir af hringtorgi við gatnamót Ennisbrautar og Ólafsbrautar. Tenging við Kirkjutún á Ólafsbraut er í lagi.
 - Nefndarmenn voru sammála um að lokun á krossgötum við Ólafsbraut – Grundarbraut – Gilbakka kæmi ekki til greina. Það mætti hins vegar skoða einstefnu um Gilbakka, eða að setja upp eyju eða frekari þrengingu niður Gilbakka.
 - Við Ólafsbraut 21 verður að skoða betur hvort hægt sé að loka, eins og tillagan sýnir, láta mæla svæðið betur upp og gera nákvæmari teikningu af bílastæðum á lóð. Nefndin er sátt við þessa tillögu við bæði Apótek (Ólafsbraut 22) og Bakarí (Ólafsbraut 21), þ.e. að loka fyrir útkeyrslur nema á ákveðnum stöðum. Nauðsynlegt er þó að skoða vel með allt pláss og hvort þetta gangi upp í raun.
 - Við Landsbanka er lagt til að loka annarri innkeyrslunni og er sátt um það hjá nefndinni. Við Ólafsbraut 27 (Shell) verða að vera tvær innkeyrslur.
 - Við Ólafsbraut 55 verður að skoða vel með pláss. Ennfremur að hanna tillögu betur og koma tengingu við N1 inná tillögunu.
 - Við Klifbrekku verður að gera T- tengingu á götu og er sátt um það, en útfæra verður öryggisatriði vel með mön eða einhverju slíku þegar komið er niður Klifbrekku að Ólafsbraut.
-
- ✚ Stækkun á sundlaug.
 - Tillaga að breytingum á götum vegna stækkunar á sundlaug. Nefndarmönnum leist best á tillögu B, sem unninn var af Einari Ólafssyni, nema hvað varðar bílastæði við Ennisbraut. nefndin vill þau burt.
 - Nefndin vill einnig skoða frekari bílastæði við pósthús. Skoða þarf hvort hægt sé að fá stærri lóð ef þurfa þykir. Eða hugsanlega sameiginleg bílastæði ef það er einhver ávinningur?
-
- ✚ Jaðar Elliheimili_stækkun - bílastæði.
 - Nefndin er sammála því að nauðsynlegt sé að stækka bílastæði við Jaðar, Hjarðartúni 3, Ólafsvík. Í dag eru bílastæði fyrir Jaðar á lóðinni Hjarðartún 8 og er möguleiki að stækka þá

lóð og bæta við stæðum á henni. Nefndarmenn eru samþykkið því að það verði gert. Fyrst þarf þó að hanna bílastæðin á lóðinni.

✚ Rif: Gatnamót við Þjóðveg og fl.

- Setja stopp- skilti á báða afleggjara inn í Rif, að Þjóðvegi. Skoða líka stopp frá flugvelli og öðrum afleggjurum í suðri.
- Hafnargata skal vera 50 / 30 gata með skilti um vinnusvæði á Hafnarsvæði.
- Hvaða hraðar er löggildir 30 eða 35 eða 40?

✚ Hellissandur Umferðarmál.

- Skoða staðsetningu á hringtorgi við Útnesveg, hugsanlega færslu á því að Höskuldarbraut og lokun við Hellisbraut. Hinsvegar stendur Bátahöllin við Hellisbraut, því þarf að velta fyrir sér aðkoma að þeim.
- Bílastæði við Leikskólann Kríuból, Naustabúð 17. Þörf er á að auka bílastæði við leikskólann. Því þarf að endurhanna lóðina fyrir bílastæði og skoða það að taka Dyngjubúð 6 undir bílastæði fyrir leikskólann.

Fyrir næsta fund

Fá Smára frá VSÓ á fund með nefndinni og spurning með Sigurð Helgason frá Umferðarstofu líka.

Spurning með kostnað að fá Smára frá VSÓ til að hitta nefndina?

Hef haft samband við Sigurð Helgason varðandi heimsókn hans til okkar. Málið í skoðun hjá honum.

Vettvangsskoðun um svæðið með hugsanlega Sigurði eða Smára.

Næsti fundur hjá nefndinni hefur ekki verið ákveðin, en stefnt er á fund í mars 2011. Beðið er eftir svari frá Sigurði Helgasyni með nánari fundartíma.

Virðingarfyllt,

Smári Björnsson, fundarritari.

Fundur nr. 3

Þriðji fundur nefndarinnar var haldinn 24.03.2011 kl. 13:00.

Fundarstaður: Röst, Hellissandi.

Mættir voru:

Fríða Sveinsdóttir, Bæjarfulltrúi - bokasafn@snb.is

Jón Þór Lúðvíksson, Forseti bæjarstjórnar og formaður nefndarinnar - jonbak@simnet.is

Sigurjón Bjarnason, Formaður Umhverfis- og skipulagsnefndar - sbraf@simnet.is og

Smári Björnsson, byggingafulltrúi sem einnig ritaði fundargerð nefndarinnar.

Einnig mætti Sigurður Helgason frá Umferðarstofu sem ráðgjafi fyrir nefndina.

- ✚ Jón Þór Lúðvíksson kosin formaður nefndarinnar. Samþykkt af öllum nema Sigurjóni hann sat hjá.
- ✚ Sigurður Helgason afhenti nefndinni slysatölur frá Umferðarstofu fyrir Snæfellsbæ fyrir 2010. Einnig var skoðað kort með þessum tölum af Snæfellsbæ.
 - Sigurður mælir með að við fáum Vegagerð og Lögreglu að málinu með sýnar áherslur.
- ✚ Almenn umræða um umferðarmál.
 - Sigurður kynnti sínar áherslur. Velti fyrir sér að með að leita til Háskóla á Íslandi með ákveðna hugmynda vinnu.
- ✚ Farið var yfir öll þéttbýlissvæðin í Snæfellsbæ, helstu vandamál skoðuð og hvað þyrfti að skoða frekar.
 - Helstu vandamál í Umferðarmálum í Snæfellsbæ að dómi nefndarmanna og Sigurðar Helgasonar eru:
 -

Ólafsvík: Skóla og leikskólasvæði. Þjóðvegur í þéttbýli, lokanir.

Rif: Tenging við þjóðveg helstu vandamál. Hafnarsvæði og hraði á því.

Hellissandur: Tenging við þjóðveg helstu vandamál, og fjöldi þeirra á Hellissandi, þarf helst að fækka tengingum við þjóðveg. Taka ákvörðun um hvaða tengingar þarf að loka ef loka má einhverjum af þeim.

Til þess að vinna frekari tillögur á þessum svæðum þarf að leita til aðila sem hafa sérþekkingu í Umferðarmálum í þéttbýli. Hugmynd nefndarinnar er því að leita til VSÓ um að vinna tillögu fyrir Snæfellsbæ um þetta svæði. Þeir hafa þegar unnið frumskýrslu um ástand umferðarmála í Snæfellsbæ.

Fer nefndin fram á það við bæjarstjórn að fjárveiting fái st í þetta verkefni.

- ✚ Sigurður og Smári ætla að fara hring um svæðið og skoða helstu vandamál á svæðinu. Sigurður ætlar svo að taka saman smá greinagerð um ferðina.

Nefndarmenn þökkuðu Sigurði fyrir heimsóknina.

Virðingarfyllst;

Smári Björnsson, fundarritari.

11. TÖLVUPÓSTUR

From: Smári Björnsson <smari@snb.is>

To: <th@mannvit.is>

Date: 07.05.2010 09:37

Subject: Snæfellsbær - Umferðaröryggisáætlanir Sveitarfélaga.

Sæll Þorsteinn,

Ræddi við þig stuttlega á fundinum á Hvolsvelli um umferðarmálin. Ég ætla að biðja þig að skoða Sveitarfélagið mitt aðeins og gefa mér hugmynd um kostnað við þessa vinnslu.

Erna Bára hjá Vegagerðinni hefur gert tillögu að breytingum á þjóðvegi í gegnum þéttbýli í gegnum Ólafsvík, en ég vill náttúrulega skoða allt Sveitarfélagið þéttbýli.

Ég heyri frá þér við tækifæri.

Smári

Sæll Smári,

Við skulum skoða loftmyndir af sveitarfélaginu, gera okkur grein fyrir umfangi umferðaröryggisúttektar og senda þér áætlun um ráðgjafarkostnað síðar í vikunni.

Kveðja / Regards,

Þorsteinn R. Hermannsson

Byggingarverkfræðingur - Umferð og skipulag

Civil Engineer M.Sc. - Traffic and Planning

Sími / Tel.: +354 422-3097

GSM / Mobile: +354 899-3977

Sæll Smári,

Við skoðuðum loftmyndir af þéttbýliskjörnum Snæfellsbæjar (Ólafsvík, Hellissandur, Rif, Arnarstapi og Hellnar) til að áætla kostnað við faglega umferðaröryggisúttekt. Eins og ég sagði á fundi SATS á föstudaginn þá má segja að meginefni umferðaröryggisáætlunar, kjötið í áætluninni sé í grófum dráttum tvö yfirlitskort og greinargerð (verkpættir 2 og 3).

Hér að neðan er stutt lýsing á þremur verkþáttum ásamt áætlun um ráðgjafarkostnað. Það er hægt að vinna verkþætti 2 og 3 án þess að farið sé í verkþátt 1 en ég læt fylgja með áætlun um kostnað við hann engu að síður.

Í viðhengi er dæmi um stöðumat sem við unnum nýlega fyrir Fjallabyggð og kort yfir verkefni og lausir sem við unnum fyrir sveitarfélagið Hornafjörð. Þessi gögn gefa góða mynd af því hvað þið fáið út úr faglegri umferðaröryggisúttekt. Gögnin eru eign þessara sveitarfélaga þannig að ég bið þig að skoða þau en dreifa þeim ekki.

Hafðu endilega samband þegar þú hefur haft tækifæri til að skoða þetta.

1. Stöðumat og greiningarvinna – Slysakort, slysagögn og úrvinnsla

Ítarlegt stöðumat og greiningarvinna er nauðsynleg til að geta aukið umferðaröryggi. Verkefnið felst í samantekt slysagagna og kortlagningu umferðarslysa í helstu þéttbýliskjörnum Snæfellsbæjar. Slysagögn síðustu 5 ára verða tekin saman, kortlögð og greind. Slys flokkuð eftir orsökum, tegund og alvarleika og tölfraði sett fram á skilmerkilegan hátt. Sérstaklega verður fjallað um svartbletti, staði á gatnakerfinu þar sem mörg slys hafa átt sér stað.

Niðurstöður verða teknar saman á minnisblaði með yfirlitskortum. Niðurstöður geta leitt í ljós að æskilegt sé að framkvæma hraðamælingar og umferðartalningar við svartbletti.

Áætlaður ráðgjafarkostnaður: 450 þús. kr. án vsk.

2. Stöðumat og greiningarvinna – Umferðaröryggisúttekt (dæmi frá Fjallabyggð í viðhengi)

Fyrirliggjandi slysagögn segja ekki alla söguna um stöðu umferðaröryggismála í sveitarfélagi. Slys eru vanskráð í opinberum gögnum og eins eru til varasamir staðir þar sem ekki hafa orðið slys en aðstæður eru með þeim hætti að slys geta orðið í framtíðinni.

Mikilvægur hluti af stöðumati er því fagleg umferðaröryggisúttekt og mat á æskilegum aðgerðum. Verkefnið felst í úttekt á gatnakerfi, gönguleiðum og hraðatakmarkandi aðgerðum innan uppbyggðs þéttbýlis í sveitarfélaginu. Kortlagning á núverandi hraðahindrunum og gönguleiðum ásamt ábendingum um hvar hægt er að bæta öryggi með því að draga úr umferðarhraða.

Gefið verður út minnisblað ásamt yfirlitskortum sem sýnir hvar æskilegt er að draga úr hraða og hvar hraðatakmarkandi aðgerðir eru fullnægjandi. Sérstaklega verður horft til aðstæðna þar sem margir óvarðir vegfarendur eru á ferli t.d. við skóla og íþróttamannvirki. Í þessum verkþætti verður ekki tekið fyrir hvers konar hraðatakmarkandi aðgerðir eru æskilegar heldur eingöngu bent á hvar hættunar liggja og hvar aðgerða er þörf.

Þennan verkþátt er hægt að vinna óháð því hvort ráðist verður í verkþátt 1. Ef verkþætti 1 er lokið er hægt að sýna umferðarslys síðustu ára á sömu kortum og æskilegar aðgerðir til að auka öryggi.

Áætlaður ráðgjafarkostnaður: 650 þús. kr. án vsk.

3. Verkefni og lausnir (dæmi um yfirlitskort frá Höfn í viðhengi, minnisblað ekki sent með)

Unnið í framhaldi af verkþætti 2. Verkefnið felst í nánari greiningu, útfærslu og skipulagi aðgerða sem auka umferðaröryggi. Yfirlitskort verða gerð af götum þéttbýlis þar sem staðsetning og gerð hraðatakmarkandi aðgerða og annarra framkvæmda er sýnd.

Með kortunum fylgir minnisblað með grófri kostnaðaráætlun fyrir þær aðgerðir sem settar eru fram sem nýta má við áfangaskiptingu og forgangsröðun framkvæmda.

Áætlaður ráðgjafarkostnaður: 550 þús. kr. án vsk.

12. Minnisblöð frá VSÓ ráðgjöf

vsó RÁÐGJÖF

10250

06.09.2010

SÓ/só

Borgartúni 20, 105 Reykjavík

sími: 585 9000, fax: 585 9010

netfang: vso@vso.is

heimasíða: www.vso.is

S:\2010\10250\m\Tillaga að verkefnistöðum.docx

MINNISBLAÐ 1

- UMFERÐARÖRYGGISMÁL Í ÞÉTTBÝLI SNÆFELLSBÆJAR

Tillaga að verkefnistöðum:

Inngangur

Þann 03.09.2010 óskaði bygginga- og skipulagsfulltrúi Snæfellsbæjar eftir aðstoð frá VSÓ Ráðgjöf við að skilgreina nauðsynlegar og æskilegar aðgerðir til að auka umferðaröryggi íbúa í þéttbýliskjörnum Snæfellsbæjar.

Tilgangur verkefnis

Þjóðvegur liggur í gegnum og/eða í jaðri þéttbýlissvæðanna og víða í þéttbýliskjörnum hafa íbúar lýst yfir áhyggjum af umfangi og hraða umferðar. Tilgangur verkefnisins er því að greina núverandi

ástand, gefa almennar leiðbeiningar um aðgerðir til að bæta umferðaröryggi, móta markvissar tillögur og forgangsraða þeim.

Verkefnistöð

Í fyrsta áfanga verkefnisins verða, með hliðsjón af slysaskráningu og umferðartalningum, almennar aðgerðir teknar fyrir. Gert verður á skýran og einfaldan hátt grein fyrir eftir þörfum t.d.:

- Æskilegum hraða á þjóðvegi í þéttbýli
- Útfærslu þéttbýlishliða
- Æskilegum hraða á íbúagötum
- Útfærslu. 30 kílómetra hverfa og hliðum að þeim
- Útfærslu á þverunum gangandi umferðar

Í framhaldi af þessum áfanga verður farið í nánari útfærslur á ákveðnum svæðum í samráði við bygginga- og skipulagsfulltrúa. Þá verður farið dýpra í gögn á hverjum stað fyrir sig og aðgerðir verða metnar og þeim forgangsraðað útfrá væntingum um árangur og kostnaði.

Afurð 1. áfanga verkefnis

Unnin verður stutt greinargerð með ofanefndar þarfi Snæfellsbæjar að leiðarljósi. Hluti af greinargerð verða skýringarmyndir og/eða teikningar af lykilaðgerðum.

Umfang verkefnis

Gróflega áætlun tímaáætlun 1. áfanga

Gagnaöflun 5 klst.

Rýni gagna 10 klst.

Teikningar 5 klst.

Greinargerð 10 klst.

Heildarumfang 1. áfanga: 30 klst. á 10.500 kr./klst. ~315.000 kr. án virðisauka.

Verkefnisáætlun seinni áfanga verkefnis verður mótuð í samráði við bygginga og skipulagsfulltrúa þegar niðurstaða 1. áfanga liggur fyrir.

Smári Ólafsson

MINNISBLAÐ 2

- ÓLAFSVÍK - UMFERÐARÖRYGGISMÁL

Engihlið – Grundarbraut:

Inngangur

Í greinargerð VSÓ ráðgjafar Umferðaröryggismál í þéttbýli Snæfellsbæjar var gerð grein fyrir

núverandi stöðu umferðaröryggis í helstu þéttbýliskjörnum Snæfellsbæjar og gefnar almennar leiðbeiningar um helstu aðgerðir til að bæta umferðaröryggi í þeim. Nú hefur bygginga- og skipulagsfulltrúi Snæfellsbæjar beðið VSÓ Ráðgjöf um nánari útfærslu á tillögum að aðgerðum fyrir hluta Ólafsvíkur.

Hér að neðan er gerð tillaga að verkefnistöðum sem tekur mið af fyrri vinnu, niðurstöðu vettvangskönnunar og fundar í framhaldi hennar.

Afmörkun og lýsing svæðis

Svæðið sem um ræðir er merkt í rauðu á eftirfarandi mynd. Í grófum dráttum er um að ræða það svæði sem markast af Þjóðveginum, Engihlíð og Brúarholti/Grundarbraut.

Uppi eru áætlanir um að loka Bæjartúni við Ennisbraut (Þjóðveginn) og verður tekið mið af þeim áætlunum í þessari vinnu.

MINNISBLAÐ 3

Verkefnistöð:

Áhersla verður á göngu- og akstursleiðir að og frá skóla, leikskóla, íþróttahúsi og sundlaug. Komið verður með í það minnsta tillögur að aðgerðum hvað varðar:

- Skiltaðan og æskilegan hraða á Þjóðveginum
- Skiltaðan og æskilegan hraða á íbúagötum
- Afmörkun og útfærslu 30 kílómetra svæðis/svæða
- Staðsetningu og útfærslu á gönguleiðum og þverunum gangandi umferðar
- Staðsetningu og útfærslu á hraðadempanði aðgerðum
- Mögulegum breyttum þversniðum gatna

Gert er ráð fyrir að lausnir verði forhannaðar og skilað greinargerð með stuttri lýsingu á tillögum ásamt yfirlitsmynd og skýringarmyndum sem hægt er að nota sem kynningargögn áður en haldið er í fullnaðarhönnun og/eða útboðsgögn.

Smári Ólafsson

Dreifing:

Smári Björnsson bygginga og skipulagsfulltrúi Snæfellsbæjar