

Staða umferðaröryggismála í Grafarvogi nóvember 2024

Ábendingar um mögulegar úrbætur

Unnið af starfshópi íbúaráðs Grafarvogs
skv. erindisbréfi dagsett 8. janúar 2024



Árni Guðmundsson, fulltrúi íbúasamtaka í íbúaráði Grafarvogs
Bjarni Þór Þórólfsson varafulltrúi íbúasamtaka í íbúaráði Grafarvogs
Ingimar Þór Friðriksson fulltrúi í íbúaráði Grafarvogs. (formaður)
Ólafur Kr. Guðmundsson tilnefndur af íbúasamtökum Grafarvogs
Rakel Glytta Brandt varafulltrúi í íbúaráði Grafarvogs

Samantekt

Umhverfisöryggismál eru ekkert sérstaklega vinsælt umræðuefni. Það er töluverð hættu á að málaflokkurinn gleymist og við sættum okkur við núverandi stöðu. Við megum ekki láta það gerast og verðum sífellt að finna nýjar leiðir til að fækka slysum.

Alvarlegum slysum í Grafarvogi hefur fjölgað um 5% ef borinn er saman fjöldi alvarlegra slysa sl. fimm ár samanborðið við fimm ár fyrir 10 árum síðan. Á sama tíma hefur öðrum slysum, sem ekki teljast alvarleg, fjölgað um 27% (sjá [kafla 1.2](#)). Að einhverju leiti gæti útskýringin verið bætt skráning slysa og / eða aukin umferð. Einnig er vert að benda á að ef önnur tímabil eru skoðuð þá er hægt að sýna fram á fækkun slysa. Markmið Reykjavíkurborgar um fækkun alvarlegra slysa árið 2023 náðist til að mynda í hverfinu skv. mælanlegu markmiði (sjá [kafla 2.1](#)).

Fjölgun slysa er fyrst og fremst rakin til fjölgunar slysa á hjólandi fólki og á rafskútum. Mikilvægt er að bregðast sem fyrst við því og finna rót slíkra slysa með bættri skráningu slysanna.

Starfshópurinn leggur fram fjölmargar ábendingar varðandi bætt umferðaröryggi. Starfshópurinn vill leggja höfuðáherslu á eftirfarandi úrbætur:

- A. Gangbrautir verði settar við öll hringtorg á Borgarvegi og tryggt verði að allar gangbrautir standist reglugerðir fyrir árslok 2026 (sjá [kafla 1.1](#) og [kafla 2.2.1](#)).
- B. Nauðsynlegar úrbætur verði framkvæmdar í Gufunesi sem fyrst (sjá [kafla 4.3.2](#))
- C. Nauðsynlegar úrbætur verði framkvæmdar í Bryggjuhverfinu sem fyrst (sjá [kafla 4.3.5](#))
- D. Nauðsynlegar úrbætur verði framkvæmdar á Sævarhöfða sem fyrst (sjá [kafla 4.2.7](#))
- E. Hrint verði af stað eftirtöldum verkefnum og þau kynnt íbúaráði Grafarvogs. (sjá [kafla 2.5](#)):
 - a. Átak í fræðslu fyrir börn og ungmenni varðandi umferðarreglur og umferðaröryggi. Fræðslan fari fram í skólum, á heimilum og víðar. Nauðsynlegt er að útbúa fjölbreytt aðgengilegt fræðsluefni.
 - b. Átaka í fræðslu fyrir alla ökumenn og m.a. kynnt ný reglugerð 250 / 2024 um umferðarmerki og notkun þeirra.
- F. Farið verði í átak í að bæta söfnun tölfræðigagna og slík gögn verði gerð aðgengileg almenningi eins og gert er t.a.m. á vef Samgöngustofu varðandi slys
 - a. Um umferðarpunga (sjá [kafla 3](#))
 - b. Um ábendingar frá íbúum (sjá [kafla 2.4](#))
 - c. Um slys og nánari greining á orsökum slysa á hjólandi vegfarendum.

Efnisyfirlit

Samantekt	2
Inngangur	5
1. Hve mörg eru slysin og hver hefur þróunin verið?.....	6
1.1 Dæmi um alvarlegt slys sem hægt hefði verið að fyrirbyggja	8
1.2 Samanburður á fjölda slysa nú m.v. fyrir 10 árum er óhagstæður	10
2. Hvernig er staðið að umferðaröryggismálum á Íslandi?.....	11
2.1 Hver er stefna og markmið Reykjavíkurborgar?.....	12
2.2 Hvað segja lög og reglur okkur?.....	13
2.2.1 Reglugerð um umferðamerki og notkun þeirra, nr. 250/2024	13
2.2.2 Vínarsáttmálinn - United Nations Road Safety Conventions.....	13
2.3 Hvað segja sérfræðingarnir okkur?	14
2.3.1 Ný uppfærð reglugerð tók gildi 1.mars 2024.....	14
2.3.2 Ný og uppfærð Öryggisáætlun Reykjavíkurborgar er væntanleg	14
2.3.3 Nýjar tegundir hraðahindrana eru til prófunar	14
2.3.4 Tækifæri og hættur vegna snjallra ökutækja	14
2.3.5 Hámarkshraði er metin eftir aðstæðum hverju sinni	14
2.4 Meðferð ábendinga frá íbúum	15
2.5 Fræðsla og forvarnir í umferðaröryggismálum	15
3. Hve mikil er umferðin og hvernig hefur hún þróast?	16
4. Ábendingar starfshópsins	19
4.1 Atvinnusvæði - Gylfaflatarsvæðið	19
4.2 Megin samgönguæðar	22
4.2.1 Strandvegur	22
4.2.2 Víkurvegur	22
4.2.3 Hallsvegur	24
4.2.4 Gullinbrú-Höfðabakki	24
4.2.5 Fjallkonuvegur	24
4.2.6 Stórhöfði	25
4.2.7 Sævarhöfði	26
4.3 Megin íbúahverfi Grafarvogs	28
4.3.1 Hamrahverfi.....	28

4.3.2 Gufuneshverfi	29
4.3.3 Foldahverfi.....	32
4.3.4 Rimahverfi	33
4.3.5 Bryggjuhverfið	35
4.3.6 Önnur hverfi Grafarvogs	41
4.4 Göngustígakerfið	42
Heimildaskrá	43

Inngangur

Á fundi íbúaráðs Grafarvogs mánudaginn 8. janúar 2024 var samþykkt að setja saman 4 manna starfshóp til að gera úttekt á umferðaröryggi í Grafarvogi. Hópurinn vann eftir sérstöku erindisbréfi.

Starfshópin skipuðu:

Árni Guðmundsson, fulltrúi íbúasamtaka í íbúaráði Grafarvogs,
Bjarni Þór Þórólfsson varafulltrúi íbúasamtaka í íbúaráði Grafarvogs,
Ingimar Þór Friðriksson (formaður starfshópsins) fulltrúi í íbúaráði Grafarvogs,
Ólafur Kr. Guðmundsson tilnefndur af íbúasamtökum Grafarvogs og
Rakel Glytta Brandt varafulltrúi í íbúaráði Grafarvogs.

Hópurinn kom 9 sinnum saman, rýndi í fyrirbyggjandi gögn, meðal annars skýrslu umferðaröryggishóps sem starfaði í júní 2004, aðra skýrslu frá því október 2014 og farið var í vettvangsferð um hverfið. Niðurstöður hópsins eru birtar í þessari skýrslu.

Starfshópurinn vill benda á að vinna þessi er unnin í sjálfboðavinnu og af heilum hug.

Ýmislegt hefur áunnist á þeim 10 árum sem liðin eru frá síðustu skýrslu.

Í skýrslu þessari koma fram margar ábendingar, margar þeirra eru nú að birtast aftur eftir 10 ára biðstöðu. Þó ýmislegt hafi lagast á sl. tíu árum þá eru það mikil vonbrigði hve lítið var framkvæmt af þeim tillögum sem fyrri nefnd lagði til árið 2014.

Við viljum sérstaklega þakka þeim;

Höskuldi Rúnari Guðjónssyni og Kristni Jóni Eysteinssyni starfsmönnum Umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar fyrir veitta aðstoð við gerð skýrslunnar.

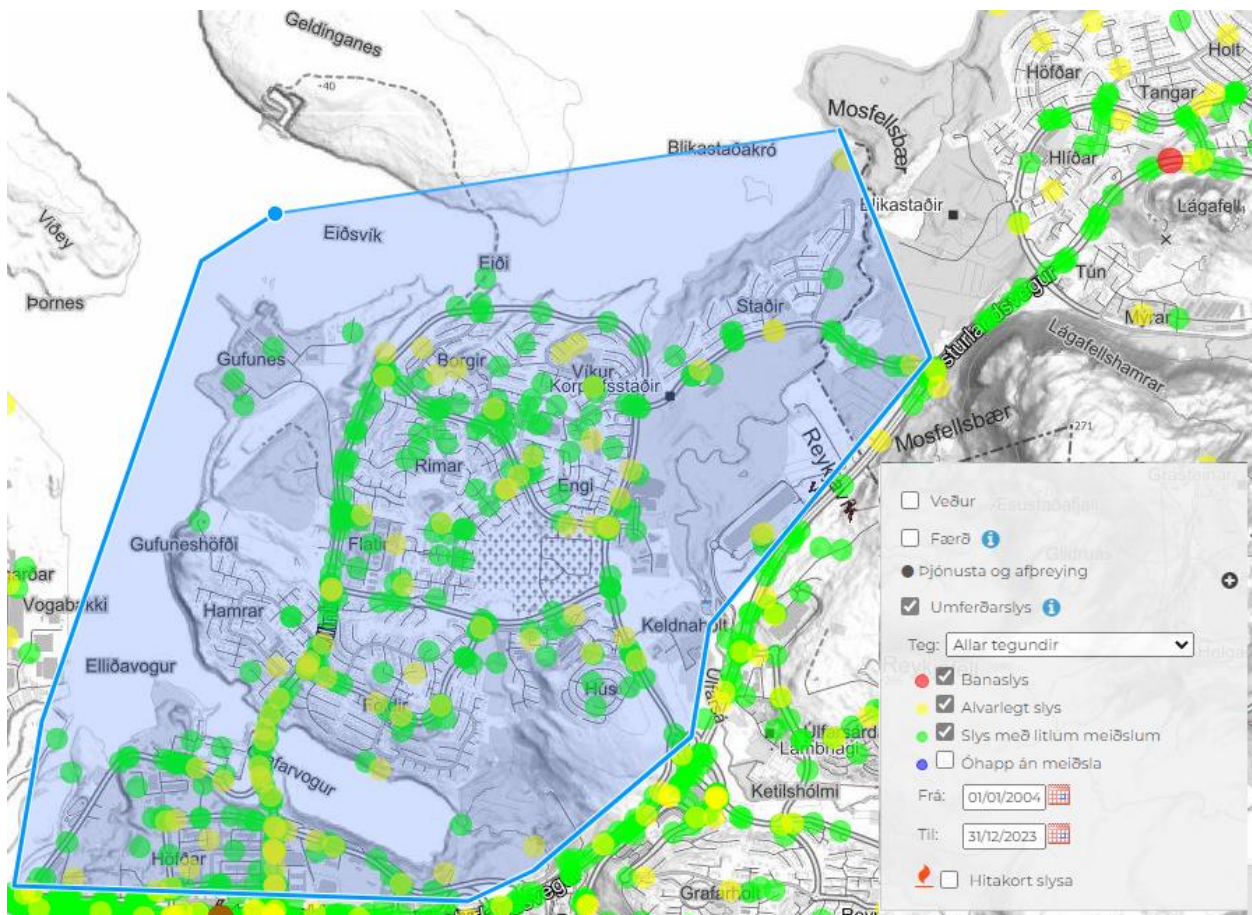
1. Hve mörg eru slysin og hver hefur þróunin verið?

Hvað segja gögnin okkur um stöðu öryggismála hverfisins? Ágætlega er haldið utanum slysskrár og þær gerðar aðgengilegar á vef Samgöngustofu sjá:

<https://www.map.is/samgongustofa>.

Starfshópurinn síaði slysskrána eins og sést hér á mynd 1. Hópurinn vann síðan neðangreindar töflur úr gögnunum. Frá og með 2018 hefur dregið töluvert úr fjölda alvarlegra slysa í hverfinu, eftir tvö mjög slæm ár 2016 og 2017. Það er jákvætt að alvarlegum slysum hefur fækkað en alvarleg slys eru ennþá 3 – 5 á ári.

Mynd 1 – Síun gagna með afmörkun á korti



Mynd 2 – Þróun alvarlegra slysa á fólki

MEIÐSLI		Alvarleg slys					
Count of SÁ SLASADI		SÁ SLASADI					
ÁR	Farþegi í framsæti	Farþegi reiðhjóls	Fótgangandi	Ökumaður	Ökumaður reiðhjóls	Farþegi í aftursæti	Samtals
2007				2	1		3
2008			3	3	1	1	8
2009	2		1	2		1	6
2010				2	3		5
2011	1				1		2
2012				2			2
2013					4		4
2014	1		1	2	1	1	6
2015	1		1	2	2		6
2016	2		4	2	2		10
2017	1		3	2	1	1	8
2018	1		2				3
2019			2				2
2020		1	1	2	1		5
2021			2	2	1		5
2022				2	2		4
2023				1	3		4
Samtals	9	1	20	26	23	4	83

Mynd 3 – Þróun slysa með litlum meiðslum á fólki

MEIÐSLI		Slys með litlum meiðslum					
Count of SÁ SLASADI		SÁ SLASADI					
ÁR	Farþegi í framsæti	Farþegi reiðhjóls	Fótgangandi	Ökumaður	Ökumaður reiðhjóls	Farþegi í aftursæti	Samtals
2007	2		2	25	6		35
2008	5		3	17	2	2	29
2009	1		3	8	4		16
2010	3		3	13	3	2	24
2011	1		1	11	3	1	17
2012	2		2	9	4		17
2013	3	1	1	8	1	2	16
2014			1	8	3	1	13
2015	3	1	1	7	2		14
2016			1	8	3		12
2017	1	1	3	17	8	2	32
2018	2		2	6	4	1	15
2019	1		7	12	4	5	29
2020	2		1	8	7	2	20
2021			2	7	8		17
2022	2		2	5	10	1	20
2023	4		3	10	8		25
Samtals	32	3	38	179	80	19	351

1.1 Dæmi um alvarlegt slys sem hægt hefði verið að fyrirbyggja

Árið 2023 voru fjögur alvarleg slys í hverfinu og eitt þeirra hefði líklega ekki komið til ef þverun við norðurenda Langarima hefði verið skv. reglugerð.

Mynd 4 – Hér vantar göngupverun á Langarima skv. reglugerð. Hefði getað fyrirbyggt alvarlegt slys 2023



Mynd 5 – Gert er ráð fyrir að hjólandi og gangandi þveri akbraut án merkinga



Mynd 6 – Svona ætti þetta að líta út með merkingu um gangbraut skv. reglugerð



Mynd 7 – Dæmi um alvarlegt slys 2023 sem hægt hefði verið að fyrirbyggja

Alvarlegt slys

Dags: 2023-10-18

Tími: 08:27

Lýsing óhapps:

: Hjólreiðamaður hjólar þvert yfir akbraut



Staðsetning óhapps:

: Langirími, - ívið hringtorg

Ökutæki:

1. Reiðhjól
2. Fólksbifreið

Slys á fólki:

1. **13 ára Karl**
Ökumaður reiðhjóls
Reiðhjól
Alvarlega slasaður

1.2 Samanburður á fjölda slysa nú m.v. fyrir 10 árum er óhagstæður

Ef borin eru saman fimm ár fyrir 10 árum síðan (2009-2013) og fimm ár nú (2019 -2023) kemur í ljós að að alvarlegum slysum hefur fjölgað um 5% og öðrum slysum hefur fjölgað um 27%.

SAMANBURÐUR TVEGGJA FIMM ÁRA TÍMABILA

	2009-2013	2019-2023	Breyting
Alvarleg slys	19	20	5%
Óhapp án meiðsla	1.037	1.322	27%
Slys með litlum meiðslum	101	129	28%
Samtals	1.160	1.473	27%

2. Hvernig er staðið að umferðaröryggismálum á Íslandi?

Að mörgu þarf að huga varðandi umferðaröryggismál og þar skarast mörg sjónarmið. Fjármagn til málaflokksins er af skornum skammti og því er mikilvægt að forgangraða umbótum þannig að fjármagn nýtist sem best.

2.1 Hver er stefna og markmið Reykjavíkurborgar?

Stefna og markið Reykjavíkurborgar er að finna hér í Umferðaröryggisáætlun borgarinnar: https://reykjavik.is/sites/default/files/umferdaroryggisaaetlun_reykjavikur_2019-2023.pdf

Þar koma fram fimm markmið:

1. **Banaslysum fækki** um 10% á tímabilinu 2019-2023, miðað við fjölda banaslysa árána 2012-2016. Ekki verði fleiri en fimm banaslys árin 2019-2023.
2. **Alvarlegum slysum fækki** um 10% á tímabilinu 2019-2023, miðað við meðaltal árána 2012-2016. Ekki verði fleiri en 194 alvarleg slys árin 2019-2023.
Alvarlegum slysum á börnum (0-17 ára) í umferðinni fækki um 10% á tímabilinu 2019-2023, miðað við árin 2012-2016. Ekki verði fleiri en 43 alvarleg slys á börnum árin 2019-2023.
3. **Reykjavíkurborg taki upp núllsýn** sem grundvöll vinnu sinnar við umferðaröryggismál á gildistíma áætlunarinnar. Með núllsýn er átt við að stefna skuli að því að engin banaslys eða alvarleg slys verði í umferðinni.
4. **Reykjavík sé fyrirmynd annarra sveitarfélaga** í umferðaröryggismálum á Íslandi.

Ef gögn slysa úr Grafarvogi eru skoðuð þá náðist markmið nr. 2 í Grafarvogi m.v. tímabilið sem vísað var til í stefnunni.



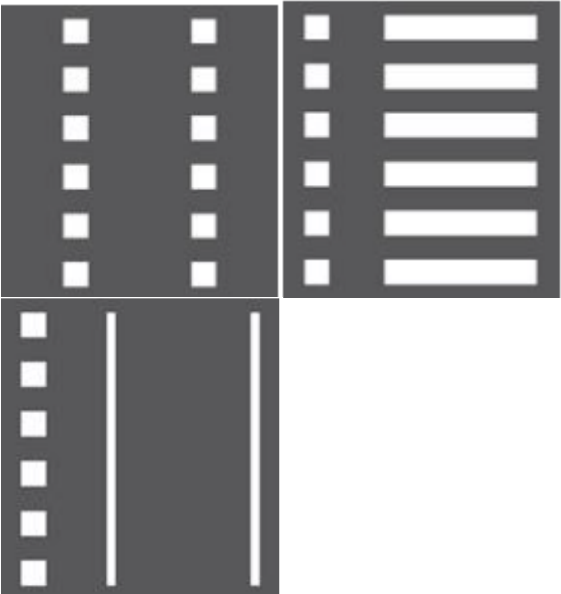
MARKMIÐ 2 NÁÐIST UM FÆKKUN ALVARLEGRA SLYSA

	Meðaltal: 2012-2016	Fjöldi: 2023	Breyting
Alvarleg slys	6	4	-29%

2.2 Hvað segja lög og reglur okkur?

2.2.1 Reglugerð um umferðamerki og notkun þeirra, nr. 250/2024

Í [reglugerðinni](#) segir meðal annars:

	<p>19. gr. - 516 Gangbraut. Merki þetta gefur til kynna gangbraut sem ætluð er gangandi vegfarendum til að komast yfir akbraut. Merkið tekur breytingum þannig að táknmynd gangandi vegfaranda stefnir í átt að viðkomandi gangbraut.</p>
	<p>39. gr. - 1024 Gangbrautarmörking. Gangbrautarmörking, hvítar samhliða rendur langsum á akbraut (1024.1) eða tvær hvítar óbrotnar línur þvert yfir akbraut (1024.2) merkir að gangandi vegfarandi á forgang yfir akbraut nema annað sé gefið til kynna með umferðarljósum.</p>
	<p>39. gr. - 1026 Hjóláþverun. Hjóláþverun, tvær brotnar línur með jafn löngum og breiðum línur og bilum er mörking fyrir akbraut í framhaldi af hjólarein eða hjólastíg þar sem umferð er stýrt með umferðarljósum eða forgangsmarkjum. Hjóláþverun er ekki merkt þar sem umferð hjólandi vegfarenda er víkjandi.</p> <p>Þar sem 1024 gangbrautarmörking er þétt við hjóláþverun er annarri línunni sleppt (1026.2 og 1026.3).</p>

2.2.2 Vínarsáttmálinn - United Nations Road Safety Conventions

Vínarsáttmálinn um umferðaröryggi, formlega kallaður "Vínarsáttmálinn um umferðarskilti og merkingar," var samþykktur árið 1968 af Sameinuðu þjóðunum og hefur það markmið að samræma og bæta öryggi í umferðarkerfum um allan heim. Sáttmálinn setur fram alþjóðlega staðla fyrir umferðarskilti, merkingar og reglur til að tryggja öryggi vegfarenda, óháð landi.

Sáttmálinn var útgefinn af Efnahags- og félagsmálaráði Sameinuðu þjóðanna (UN Economic and Social Council) í samvinnu við UNECE (Efnahagsnefnd Evrópu). Hægt er að nálgast texta sáttmálans í heild sinni á vefsíðu UNECE [hér](#).

Öll aðildarríki Sameinuðu þjóðanna geta gerst aðilar að Vínarsáttmálanum og þau ríki sem hafa undirritað hann skuldbinda sig til að uppfylla reglur og staðla hans, sem miða að því að tryggja samræmi og öryggi í umferð óháð löndum eða heimsálfum.

2.3 Hvað segja sérfræðingarnir okkur?

Formaður starfshópsins hefur, með hléum frá því í febrúar 2024, verið í sambandi við sérfræðinga á umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkurborgar og fundaði síðan með sérfræðingunum 24.10.2024. Margt forvitnilegt kom fram á fundinum og það markverðasta er tíundað hér.

2.3.1 Ný uppfærð reglugerð tók gildi 1. mars 2024

Reglugerðin mun leysa af hólmi reglugerð frá árið 1995. Nýja reglugerðin tekur mun meira mið af Vínarsáttmálanum sem fjallað var um í kafla 2.2.2.

2.3.2 Ný og uppfærð öryggisáætlun Reykjavíkurborgar er væntanleg

Í nýrri öryggisáætlun munu koma fram ný markmið um fækkun slysa og aðgerðir til að ná þeim markmiðum.

2.3.3 Nýjar tegundir hraðahindrana eru til prófunar

Búið er að setja upp í Álfheimum nýja tegund hraðahindrunar. Hraðahindruninni er ætlað að koma í stað kotta lausnarinnar sem hefur verið töluvert umdeild og mun nýja lausnin einnig uppfylla Vínarsáttmálann.

2.3.4 Tækifæri og hættur vegna snjallra ökutækja

Töluverð tækifæri felast í snjallari bifreiðum en sérfræðingar telja einnig töluverðar hættur fylgja þessari nýju tækni. Hætturnar felast fyrst og fremst í því að ökumenn treysti of mikið á tæknina og hætta sjálfir að fylgjast með.

2.3.5 Hámarkshraði er metin eftir aðstæðum hverju sinni

Eftirfarandi viðmið eru höfð til hliðsjónar við val á hámarkshraða, en val á hámarkshraða þarf alltaf að taka tillit til umhverfisins á hverjum stað og því aldrei hægt að búa til ófrávíkjanlegar reglur eða viðmið:

- 5 km/klst. gönguhraði - göngugötur og eftir atvikum vistgötur.
- 10 km/klst. - vistgötur almennt. Húsagötur án sérstakra gangstétta. Mögulega húsagötur með gangstétt öðru megin. Verslunargötur, bílastæði og bílastæðagötur.

- 30 km/klst. - húsagötur og götur sem gegna bæði hlutverki safngatna og húsagatna. Götur á útivistarsvæðum og götur vegna verslunar og þjónustu á hafnarsvæðum, s.b. það sem þegar er gert á Grandagarði og Ægisgarði.
- 40 km/klst. - aðrar safngötur og húsagötur í iðnaðarhverfum. Mögulega 50 – 100m kaflar með 30 km/klst. við mikilvægar gönguleiðir t.d. í grennd við íbúðir aldraðra, framhaldsskóla og íþróttamiðstöðvar.
- 50 km/klst. - stofngötur/borgargötur. Mögulega 50 – 100m kaflar með 30 km/klst. við mikilvægar gönguleiðir t.d. í grennd við íbúðir aldraðra, framhaldsskóla og íþróttamiðstöðvar.

Sjá nánari í skýrslu [Finnson, S \(2020\), Hámarkshraði á borgargötum](#).

2.4 Meðferð ábendinga frá íbúum

Formaður starfshópsins óskaði eftir tölfræði varðandi ábendingar frá íbúum. Meðal annars upplýsingum um fjölda ábendinga varðandi umferðaröryggi og afdrif slíkra ábendinga. Engar upplýsingar fengust hinsvegar á þeim tíma sem starfshópurinn var að störfum og vill hópurinn óska eftir að gerðar verði breytingar á meðferð ábendinga svo hægt sé að greina fjölda ábendinga eftir flokkum og afdrifum ábendinganna.

2.5 Fræðsla og forvarnir í umferðaöryggismálum

Að áliti sérfræðinga þá er stærsti áhrifaþáttur í flestum slysum hegðun og viðbrögð fólks í umferðinni. Bæði ökumenn, hjólandi og gangandi vegfarendur fara ekki eftir gildandi lögum og reglum sem hefur þær afleiðingar að alvarleg slys eru líklegri en ella.

Mikilvægt er að finna nýjar leiðir til að auka þekkingu og meðvitund íbúa á umferðaröryggismálum og hvetja þarf alla vegfarendur að fara varlega í umferðinni.

Mikilvægt er að auka þekkingu, bæði barna og ungmenna á hættum í umferðinni. Sömuleiðis er mikilvægt að auka og viðhalda þekkingu ökumanna á þessum hættum.

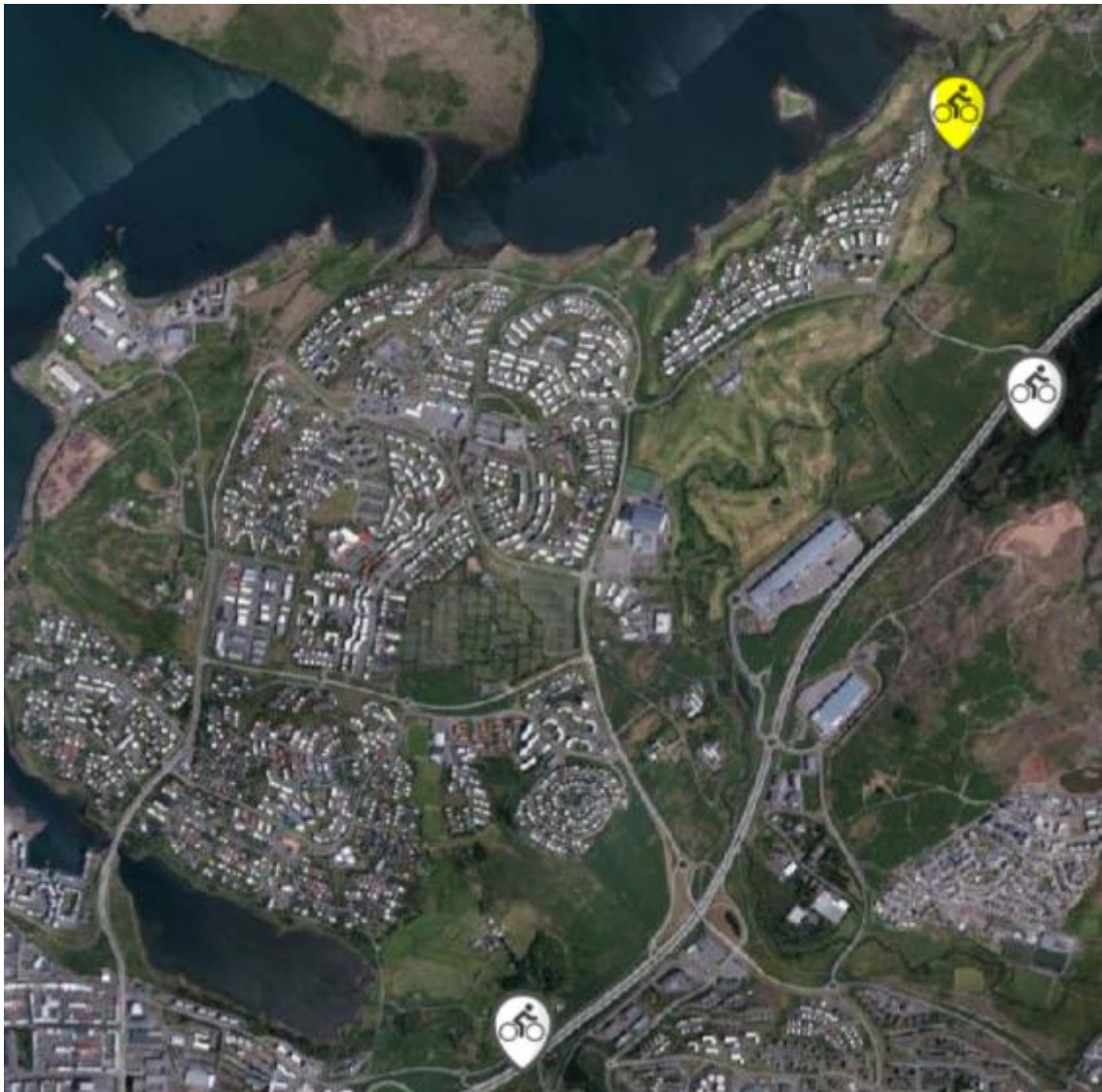
Þar sem ný reglugerð tók gildi 1. mars 2024 þá er sérstök þörf á að kynna hana og þær breytingar sem henni fylgdu.

Dæmi um leiðir sem hægt væri að fara er að útbúa rafrænt kennsluefni og rafræn próf sem ökumenn þyrftu að taka á island.is og standast til að ökuréttindi viðkomandi séu áfram í fullu gildi.

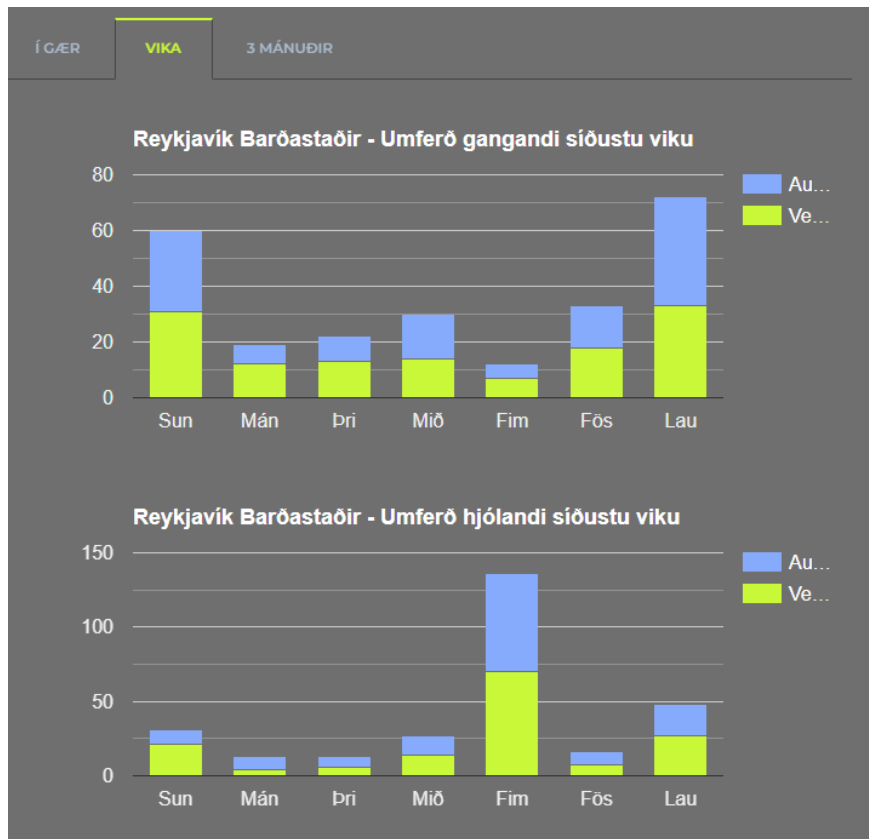
3. Hve mikil er umferðin og hvernig hefur hún þróast?

Ekki fengust neinar upplýsingar um umferðarpunga í Grafarvogi. Starfshópurinn fann einn umferðamæli í hverfinu en hann er staðsettur á göngustíg fyrir neðan Barðastaði. Starfshópurinn telur rétt að setja einnig upp síka mæla á umferðargötur svo hægt sé að meta betur þróun umferðar fólksbifreiða og þungaflutningabíla. Að neðan koma fram þau gögn sem fundust eftir töluverða leit á [LUK | Kortsjá | Loftmyndir af Íslandi | Íslandskort | Map of Iceland](#). Úr valmynd (hamborgara) var valið Samgöngur → Göngu og hjólateljarar.

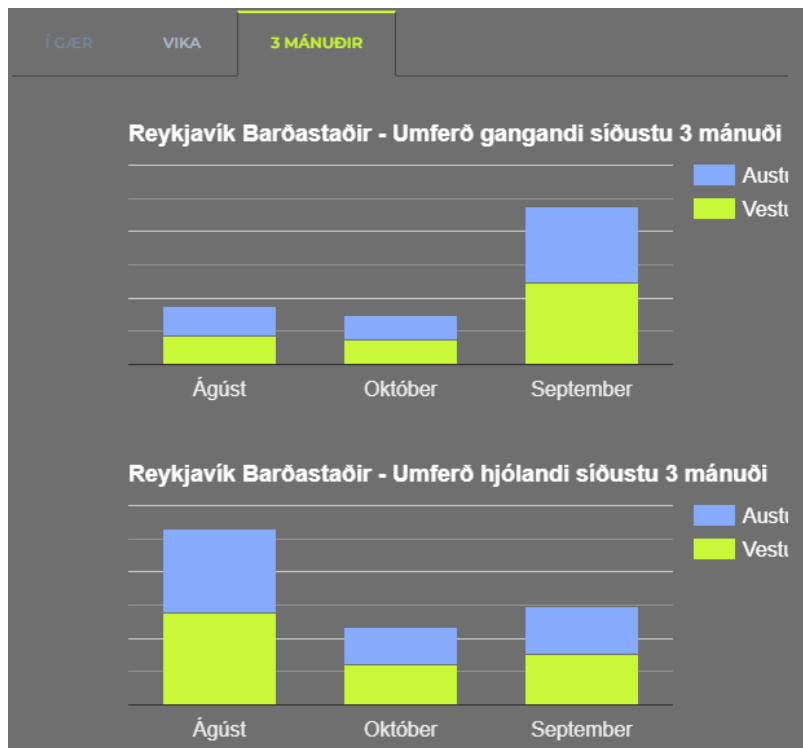
Mynd 8 – Staðsetningu mæla á gangandi og hjólandi umferð í Staðahverfi



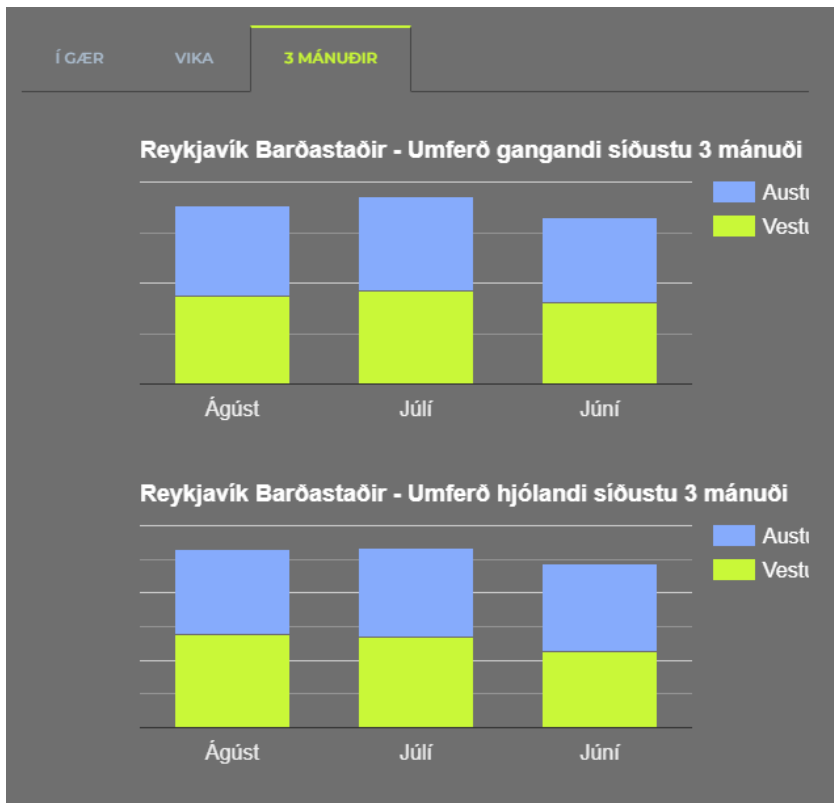
Mynd 9 – Umferð gangandi og hjólandi í síðustu viku (sótt 03.11.2024)



Mynd 10 – Umferð gangandi og hjólandi í síðustu 3 mán. (sótt 03.11.2024)



Mynd 11 – Umferð gangandi og hjólandi í síðustu 3 mán. (sótt 15.09.2024)



4. Ábendingar starfshópsins

Starfshópurinn fór í skoðunarferð um hverfið 21.03.24. Slík yfirferð er ekki bara skynsamleg heldur nauðsynleg til að sjá hvað betur má fara í öryggismálum hverfisins.

Skoðanaferðin tók 3 klst., teknar voru myndir, punktað var niður það sem betur má fara og síðan var unnið frekar með punktana. Niðurstaðan kemur hér kaflaskipt eftir svæðum hverfisins.

4.1 Atvinnusvæði - Gylfaflatarsvæðið

1. Mikil starfsemi er á svæðinu og mikið af öku-/vinnutækjum í vegköntum og á bílastæðum. Greinilega mikil þörf á bílastæðum/aðstöðu fyrir þessi tæki.
 - Gott pláss er á Gufunessvæðinu til að útbúa geymslusvæði sem yrðu til leigu til fyrirtækja sem eru með starfsemi á svæðinu, skoða þarf þetta betur.
2. Sár vöntun er á merktum og upplýstum göngupverunum, þónokkur gangandi umferð er á svæðinu. Bæði er um að ræða fólk sem á þangað erindi og einnig vegfarendur sem leið eiga gegnum hverfið en í þeim hópi er mikið af börnum og unglingum á leið í eða úr Gufunesi.
3. Mikil umferðarteppa er á einu akstursleiðinni að svæðinu sem þarf að laga sem allra fyrst.
4. Mikil hættu gæti skapast vegna þrengsla og ólöglega lagðra vinnutækja sem birgja alla sýn ökumanna (sjá mynd 13). Mikilvægt er að skapa aðstöðu fyrir fyrirtækin svo þau geti athafnað sig á öruggan hátt. Tilvalið væri að setja upp gangbrautir þar sem ökumenn geta þá gætt sérstaklega að sér.

Mynd 12 - Ónóg bílastæði fyrirtækja sem starfa á Gylfaflöt



**Mynd 13 - Hætta á Gylfaglöt fyrir þá sem ætla gangandi yfir í Gufunesbæinn
t.d. fyrir börn**



4.2 Megin samgönguæðar

4.2.1 Strandvegur

1. Laga þarf víða vegkanta við veginn. Það eru háar malbiksbrúnir á nokkrum stöðum.
2. Laga þarf og bæta nánast öll gatnamót vegarins.
3. Fjölga þarf akreinum á Strandvegi milli Hallsvegar og að gatnamótum við Gylfaflöt/Gufunesveg og opna hægri beygjuvasa í allar áttir við gatnamótin.
4. Sár vöntun á skammtímabilastæðum við Hallsteinsgarð.
5. Fjarlægja þarf núverandi hraðahindranir af Strandvegi til að gera þá leið aftur að ákjósanlegri umferðaræð, en til þess var vegurinn hannaður í upphafi.
6. Setja þarf öruggar gönguþveranir á nokkra staði, undirgöng fyrir gangandi við Geldinganes og á gönguleið í Staðahverfi.
7. Laga þarf gatnamót og akstursleið að svæðum við Geldinganes og Eiðið, þar er mikil starfsemi sjósports, sjósunds og fl. auk útivistarfólks sem nýtir svæðið til gönguferða og útivistar. Þar er sár vöntun á bílastæðum og þörf á auknu öryggi vegfaraenda.

Mynd 14 – Sjá tillögu um bílastæði og hringtorg



4.2.2 Víkurvegur

Nýgert hringtorg við Egilshöll er óþarft og til bölvunar. Breyting í “hægribeygjugatnamót” yrði til stórra bóta, með lokaðri miðlínu.

Fossaleyni/Borgarveg er einungis ein akrein og engir hægribeygjuvasar. Þarna var verulegur vandi í vetur vegna snjósöfnunar og þrengsla og miklar umferðatafir eru

á álagstímum. Einfalt er að bæta úr þessu með að gera hringtorgið tveggja akreina.

Á gatnamótum Víkurvegjar /Hallsvegjar er mikil slysagildra. Það væri til stórra bóta að setja þar gott tveggja akreina hringtorg.

Gatnamótin við Árleyni1 eru hættuleg gatnamót, heppilegra til framtíðar (væntanleg uppbygging á Keldnaholtsslandi) að afnema þau og færa tenginguna að næstu gatnamótum sem eru gatnamót Gagnvegjar-Víkurvegjar.

Hringtorg á Víkurvegi ofan brúarinnar yfir Vesturlandsveg er óheppilegt.

Heppilegast að breyta því í “dropa” þannig að hringurinn sé ekki opinn Grafarvogsmegin. Best væri að bæta við aðrein frá Vesturlandsvegi (frá vestri) og þá yrði hringtorgið með öllu óþarft. Lítið mál og nægt pláss fyrir slíka rein.

Engar löglegar gönguþveranir eru á Víkurvegi, það á nánast við um allt Grafarvogshverfið.

Afreinin af Vesturlandsvegi inn á Víkurveg í átt að Grafarvogi (rauðmerkt) er slysagildra. Þar hafa orðið hátt í 50 slys og óhöpp á 10 árum sem flest má rekja til aftanákeyrslu eða áreksturs bíla á leið af Reynisvatnsvegi eða Þúsöld í vesturátt við bíla á aðreininni frá Vesturlandsvegi í átt að Grafarvogi. Þarna vantar afrein til vesturs (í átt að Grafarvogi) til að aðgreina umferð frá Vesturlandsvegi frá umferð frá Reynisvatnsvegi og Þúsöld og minnka þannig líkur á óhöppum eða slysum stórlega.

Mynd 15 – Hugmynd að stækka aðrein (rautt) og frárein (blátt) til að koma í veg fyrir slys



Mynd 16 – Grafarholt yfir í Grafarvog / Húsahverfi / Þúsöld. Um 50 slys hafa orðið á þessum gatnamótum sl. 10 ár



4.2.3 Hallsvegur

Laga þarf vegkanta og ganga frá þeim, háir malbikskantar á nokkrum stöðum. Stórbæta þarf göngupveranir með merkingum, ljósum og yfirborðsmerkingum. Eyjar eru við göngupveranir á mótum við Langarima og við Vesturfold. Þær eru illa hannaðar, vegurinn breiðkar of lítið svo mjög mörg tjón hafa orðið þar.

4.2.4 Gullinbrú-Höfðabakki

1. Stórbæta þarf öll þrjú gatnamótin við Höfðabakka, Höfðabakki-Bíldshöfði, Höfðabakki-Dvergshöfði og Höfðabakki - Stórhöfði/Gullinbrú. Þessi gatnamót eru með slysamestu gatnamótum borgarinnar og miklar umferðatafir við þau á álagstímum.
2. Stórbæta þarf göngupveranir við Höfðabakka um leið og gatnamótin verða endurbætt. Engar öruggar göngupveranir eru á þessari umferðarpungu leið.

4.2.5 Fjallkonuvegur

Veruleg þörf er á öruggum göngupverunum yfir veginn, eðlilegast og öruggast væri að gera undirgöng undir veginn við gatnamótin við Gullinbrú og þá í framhaldi af göngunum sem eru nú þegar undir Gullinbrú. Á þessum stað er mikil gangandi og hjólandi umferð yfir veginn.

Hraðahindranir á Fjallkonuvegi eru afar slæmar, illa hannaðar og illa (lítt) við haldið.

Göngupverun við Foldaskóla er góð og til fyrirmyndar, slíkar tæknivæddar gönguleiðir eiga að vera “normið” í göngupverunum.

4.2.6 Stórhöfði

Mynd 17 - Vantar að afmarka götu frá bílastæði



4.2.7 Sævarhöfði

Á Sævarhöfðanum má greina fjórar verulegar hættur:

1. Sett hafa verið upp steipt vegrið á tveimur stöðum meðfram Sævarhöfða. Uppsetning þeirra er ekki í takti við gildandi viðmið um uppsetningu slíkra vegriða. Einkum skapar endi vegriðsins mikla hættu ef ekið er á hann.

Mynd 18 – Sævarhöfði – Hættulegt vegrið



2. Svæðið sem kennt er við Sævarhöfða 31 og tengist Bryggjuhverfi vestur er uppfyllt af hættum og er í óreiðu eftir brotthvarf Björgunar, eins og meðfylgjandi myndir sýna. Hreinsun á svæðinu hefur látið á sér standa af hálfu borgarinnar. Ekki er flókið eða kostnaðarsamt að gera bragarbót á ástandinu með tiltekt og „skermingu“ á svæðinu svo börn, eða aðrir sem leið eiga um svæði, gangandi eða hjólandi, fari sér ekki að voða. Gerð er athugasemd við staðsetningu húsbíla- og hjólhýsabyggðar á svæðinu og aukinni umferð sem þeim fylgir. Þessi staðsetning er ekki í samræmi við eðlileg viðmið um öryggi og hollustuhætti.

Myndir 19-22 – Sævarhöfði uppfyllt af hættum fyrir börn





3. Veruleg hættu skapast vegna langra biðraða í Sorpu. Nú er líklegt að það dragist að Sorpa flytji af svæðinu og því er nauðsynlegt að gera einhverjar úrbætur á þessu fyrirkomulagi. Lagt er til að setja sérstaka biðakrein sem verður merkt þannig að bílar sem ætla að inn á Sorpu bíði þar og eru þá með biðskyldu þegar Sævarhöfðinn er þveraður inn í Sorpu (sjá mynd).

Mynd 23 – Sérstök biðakrein við Sorpu



4.3 Megin íbúahverfi Grafarvogs

4.3.1 Hamrahverfi

1. Lokinhamrar er aðalbraut og er það til fyrirmyndar. Allt of víða í Grafarvogi er þetta mjög á reiki, þ.e.a.s. hvort um sé að ræða aðalbraut eða hægri réttur gildi. Þetta þarf að samræma, afar góð reynsla er í Hamrahverfinu af þessu fyrirkomulagi.

2. Löglegar göngupveranir eru ekki í hverfinu og úr því þarf að bæta (sjá mynd 3). Mikil gangandi umferð er yfir og við Lokinhamrana og oft skapast hætta þar sem fólk þverar veg. Að auki er mikil hjólandi umferð meðfram og gegnum hverfið austanvert en tenging frá göngu-hjólastígakerfinu undir brúnum á Gullinbrú (við Bryggjuhverfið) og yfir að Gufunesbæ og norður beinir slíkri umferð þar um. Því þarf að stórbæta göngupveranir og laga stíga, sem eru víða afar slæmir á þessu svæði, t.d. meðfram Bláhömrum.

Mynd 24 – Dæmigerð gangbraut í Grafarvogi sem stenst ekki reglugerð um gangbrautir



4.3.2 Gufuneshverfi

1. Vegtenging við nýlegt íbúðahverfi, er Gufunesvegur, hann er afar slæmur og hættulegur. Þetta er gamall vegur sem þjónaði áburðarverksmiðjunni í gamla daga og stenst ekki nútíma kröfur, hvað þá eftir að íbúðahverfi kom á nesið. Enginn göngu- eða hjólastígur liggur meðfram Gufunesvegi og má þakka fyrir að þarna hafi ekki orðið slys á fólki. Nokkur óhöpp hafa þó orðið á veginum og nokkur vegna slæms ástands vegarins - holur, öldur, háir kantar og þ.h.
2. Akstursleiðir við íbúðabyggð eru ruglingslegar og langt frá að standast almenn viðmið um öryggi og gæði. Ófrágengnir kantar, slæm lýsing, engar göngupveranir, bílstæði illa eða ómerkt og gangstígar ekki komnir. Byggingaframkvæmdir á svæðinu illa skilgreindar frá íbúasvæðum - aksturs/gönguleiðum og meira þ.h. Þarna þarf að ráðast í allsherjar úrbætur tafalaust!

Mynd 25 – Ábendingar frá íbúa í hverfinu



Mynd 26 – Ekkert pláss fyrir gangandi / hjólandi (sjá punkt 2 að ofan)



Mynd 27 – Verulegur skortur á bílastæðum (sjá punkt 3 að ofan)



Mynd 28 – Ekkert pláss fyrir gangandi (sjá punkt 3 og 4 að ofan)



Mynd 29 – Ruglingsleg og ófrágengin gatnamót (sjá punkt 5 að ofan)



4.3.3 Foldahverfi

1. Nær engar öruggar-löglegar gönguþveranir eru í hverfinu.
2. Breyta og bæta þarf með tilliti til öryggis og þjónustu þrengingar sem eru t.d. á Fannarfold. Vandamál skapast í og við þær við vetraraðstæður (erfitt að sinna vetrarþjónustu vegna þeirra og stór tæki eiga erfitt með að fara þar um). Þrengingar og hraðahindranir eru ekki sjálfkrafa gönguþveranir, gerð þeirra verður að fylgja lögum og reglum!

Mynd 30 – Fjallkonuvegur: Dæmigerð gangbraut í Grafarvogi sem stenst ekki [reglugerð um gangbrautir](#)



4.3.4 Rimahverfi

Í Rimahverfi er sama staðan varðandi gangbrautir. Mikilvægt að þvera götunna skv. reglugerð, til að minnka líkur á slysum.

Mynd 31 – Langarima: Dæmigerð gangbraut í Grafarvogi sem stenst ekki [reglugerð um gangbrautir](#)



Mynd 32 – Langarimi við hringtorg í norðurenda. Dæmigerð gangbraut í Grafarvogi sem stenst ekki [reglugerð um gangbrautir](#)



Mynd 33 – Borgarvegur við hringtorg móts við Spöng. Dæmigerð gangbraut í Grafarvogi sem stenst ekki reglugerð um gangbrautir



4.3.5 Bryggjuhverfið

1. Á akbrautinni sem nefnist Sævarhöfði er almennt, auk bifreiðaumferðar, mikil umferð hlaupandi, gangandi, hjólandi og þeirra sem aka um á rafskútum. Við hringtorgið sem tengir Naustabryggju og Sævarhöfða skapast gjarnan óheppilegar aðstæður. Þetta gerist ekki síst þegar bifreiðum er ekið út úr hverfinu, Naustabryggju til suðurs, og umferð ofangreindra vegfarenda kemur skart að öikumönnum á bifreiðum. Íbúaráð Grafarvogs hefur sent inn ábendingar um ýmsar brýnar úrbætur í hverfinu.

Mynd 34 – Sævarhöfði við hringtorg í austurenda: Dæmigerð þverun sem stenst ekki reglugerð um gangbrautir



2. Bifreiðar sem aka Tangabryggju til norðurs og suðurs aka gjarnan á mun meiri hraða en getur talist öruggt í ljósi staðháttanna. Lagt er til að settar verði upp tvær vel útfærðar hraðahindranir til að hægja á umferðinni. Mikilvægt er að þetta séu tegundir af hraðahindrunum sem henta vel í ljósi aðstæðna og umferðarhraða, en þarna er oft keyrt mjög greitt.

Mynd 35 – Tangabryggja: Vöntun á hraðahindrunum



Mynd 36 – Tangabryggja: Vöntun á hraðahindrunum



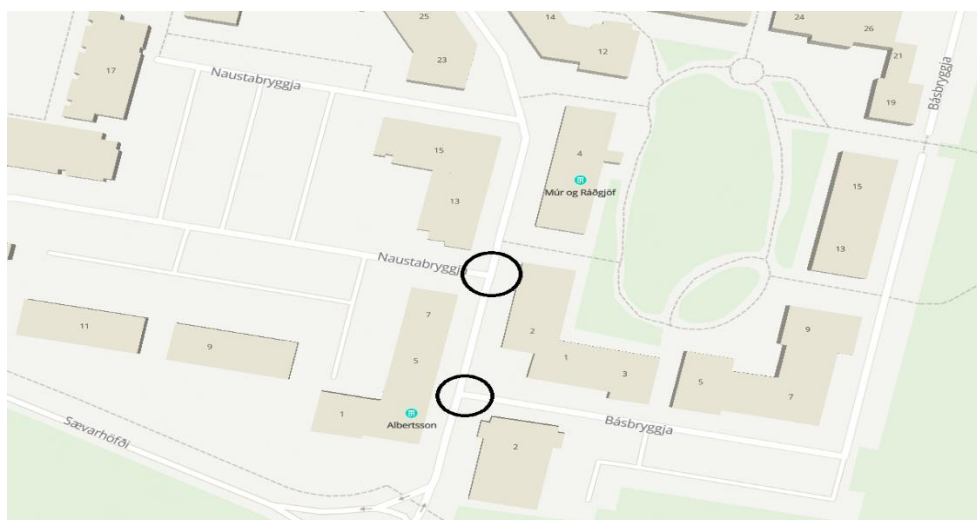
3. Víða í hverfinu eru staðsettar kúlur sem þjóna þeim tilgangi að hindra að lagt sé upp á gangstéttum. Hönnun kúlnanna er óheppileg og eiga þær til að losna. Þegar það gerist rúlla kúlurnar gjarna út akbraut og valda hættu.

Mynd 37 – Óheppilegar kúlur til að hindra að lagt sé upp á gangstétt



4. Hægri rétturinn á við á ákveðnum stöðum í hverfinu. Einkum er það á tveimur stöðum sem væri heppilegra að setja bið- eða stöðvunarskyldu. Það er á gatnamótum sem merkt eru inn á neðangreinda mynd.

Myndir 38-40 – Naustabryggja - óheppilegt að hafa hægri rétt





Á myndinni hér fyrir neðan má sjá merkingar sem sýna helstu staðsetningar sem nánar er fjallað um í kaflanum um Bryggjuhverfið.

Mynd 41 – Staðsetning ábendinga í Bryggjuhverfi



5. Mikil umferð gangandi og hjólandi vegfarenda er meðfram bryggjukantinum í Bryggjuhverfinu. Engin fallvörn er til staðar þrátt fyrir að fallið ofan í grjóttgarðinn sé hátt. Byggt á sjónarmiðum um öryggi er brýnt að sett verði upp fallvörn eins og gert er annars staðar við svipaðar aðstæður. Lagt er til að öryggisgirðing eða önnur fallvörn verði sett upp meðfram bryggjukantinum í því skyni að draga úr augljósri slyshættu. Slyshættan er sannanlega til staðar og því miður hefur átt sér stað slys er ung stúlka sem var að hjóla meðfram bryggjukantinum steypist fram fyrir sig niður í grjótið. Fallið var um 3-4 m og lenti hún með hendurnar fram fyrir sig með þeim afleiðingum að báðar hendur brotnuðu. Það var stúlkunni til happs að hún var með hjálm, sem tók af mesta höfuðhöggið. Ekki þarf að finna upp hjólið, borgin hefur þegar sett upp þetta grindverk sem myndi sóma sér vel. Jafnframt fylgja í viðhengi myndir af ágætri lausn sem Kópavogsbær hefur sett upp við Vesturvör á Kársnesi. Íbúaráð Grafarvogs hefur ítrekað óskað eftir því að við bryggjuna verði komið upp fallvörnum.

Mynd 42 – Dæmi um góðan bryggjukant við Vesturvör á Kársnesi



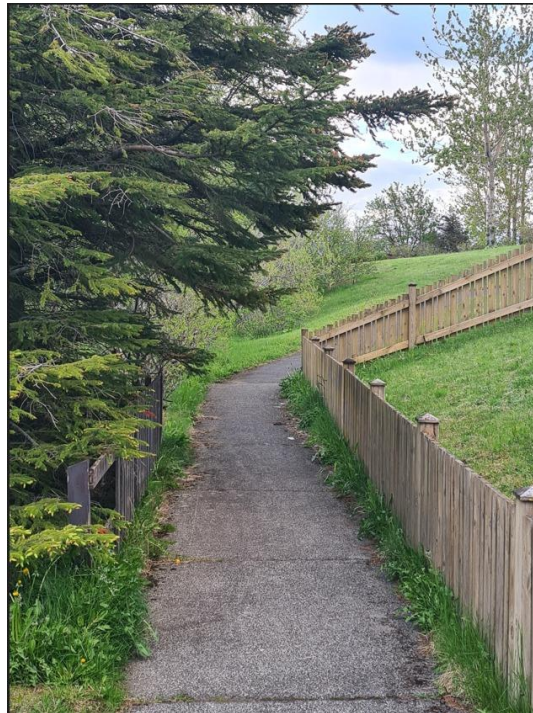
4.3.6 Önnur hverfi Grafarvogs

Víða í öðrum hverfunum er sami vandi varðandi illa merktar gangbrautir. Starfshópurinn hafði ekki tækni á að fara nánar í og greina hættur í Borgarhverfi, Vættarhverfi, Engjahverfi og Staðarhverfi – en það er sannanlega þörf á því.

4.4 Göngustígakerfið

1. Mjög víða er ástand stíganna slæmt og þeim illa við haldið.
2. Trjágróður frá aðliggjandi lóðum og svæðum teygir sig víða inná stígana og er oftast en ekki í augnhæð. Þetta hefur valdið gangandi, hjólandi og sérlega hlaupandi fólki óþægindum og jafnvel meiðslum/slysum. Þörf er á átaki í snyrtingu gróðurs og hreinsun við flesta stíga hverfisins. Gróður við gatnamót er víða of mikill og of nærri gatnamótum svo útsýni er skert með tilheyrandi hættu. Hér þarf að taka fram að gróðurinn tilheyrir bæði einstaklingum og borginni.
3. Hvergi eru hraðamerkingar eða viðvaranir um gatnamót á stígakerfinu.
4. Góð dæmi og til fyrirmyndar um slíkar merkingar/viðvaranir er á stígakerfi Kópavogs um Kársnes.
5. Viðvaranir á sumum eldri stígunum við Rauðavatn eru til fyrirmyndar, en ekki er eins góð staða á þeim nýrri.

Mynd 43 – Mikilvægt að fylgjast með vexti gróður við göngu- og hjólastíga



Heimildaskrá

Finnson, S (2020), Hámarkshraði á borgargötum,

https://reykjavik.is/sites/default/files/2_hamarkshradi_i_borginni_ag_2020.pdf,

Reykjavíkurborg

Kröyer, H. Hallgrímsdóttir, B. Stefánsdóttir, A (2021), Umferðaöryggisáætlun

Reykjavíkur 2019-2023,

https://reykjavik.is/sites/default/files/umferdaroryggisaaetlun_reykjavikur_2019-2023.pdf, Verkís, Trafkon AB og Efla

Pálsson, Þ. (1995), Reglugerð um umferðamerki og notkun þeirra, sjá [link](#), nr. 289/1995,

Dóms- og kirkjumálaráðuneytið

Samgöngustofa (2024), Kortavefur Samgöngustofu,

<https://www.map.is/samgongustofa>, Samgöngustofa