



VEGAGERÐIN



## Lagfæring slysastaða á Norðurlandi og Austurlandi

Maí 2002  
Bergþóra Kristinsdóttir Línuhönnun hf.  
Haraldur Sigþórsson Línuhönnun hf.  
Rögnvaldur Jónsson Vegagerðin

# 1 Efnisyfirlit

<b>1</b>	<b>EFNISYFIRLIT</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>INNGANGUR</b> .....	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>ALMENNAR ATHUGASEMDIR</b> .....	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>NORÐURLAND-VESTRA</b> .....	<b>14</b>
4.1	NORÐURLANDSVEGUR VIÐ SÍKÁ .....	15
4.2	NORÐURLANDSVEGUR VIÐ VEGAMÓT AÐ REYKJASKÓLA.....	16
4.3	NORÐURLANDSVEGUR – HEGGSTAÐANESVEGUR(702) – MIÐFJARÐARVEGUR(704) .....	17
4.4	NORÐURLANDSVEGUR – HVAMMSTANGAVEGUR(72).....	18
4.5	NORÐURLANDSVEGUR GEGNUM VÍÐIHLÍÐ.....	20
4.6	NORÐURLANDSVEGUR VIÐ GALTARNES .....	21
4.7	NORÐURLANDSVEGUR – VATNSDALSVEGUR(722) – ÞINGEYRARVEGUR(721) .....	22
4.8	NORÐURLANDSVEGUR VIÐ SKINNASTAÐI.....	24
4.9	NORÐURLANDSVEGUR VIÐ HJALTABAKKA .....	25
4.10	NORÐURLANDSVEGUR VIÐ BLÖNDUÓS - SVÍNVEITNINGABRAUT .....	26
4.11	SKAGASTRANDARVEGUR - LAXÁ.....	27
4.12	NORÐURLANDSVEGUR VIÐ BREIÐAVAÐ.....	28
4.13	NORÐURLANDSVEGUR VIÐ GEITASKARÐ .....	29
4.14	NORÐURLANDSVEGUR – SVÍNVEITNINGABRAUT (731).....	30
4.15	NORÐURLANDSVEGUR – SAUÐÁRKRÓKSBRAUT(75).....	32
<b>5</b>	<b>AÐRIR STAÐIR EN SLYSASTAÐIR Á NORÐURLANDI VESTRA</b> .....	<b>34</b>
5.1	NORÐURLANDSVEGUR – HEGGSTAÐANESVEGUR (702).....	34
5.2	NORÐURLANDSVEGUR - MIÐFJARÐARÁ - MIÐFJARÐARVEGUR.....	34
5.3	NORÐURLANDSVEGUR SUNNAN VIÐ VEGAMÓT AÐ VATNSNESVEGI (711).....	35
5.4	NORÐURLANDSVEGUR VIÐ STÓRHÓLL.....	36
5.5	NORÐURLANDSVEGUR VIÐ GRÖF – VATNSDAL .....	36
5.6	NORÐURLANDSVEGUR VIÐ HÓLBAK .....	37
5.7	NORÐURLANDSVEGUR – REYKIABRAUT (724) .....	37
5.8	NORÐURLANDSVEGUR VIÐ LAXÁ Á ÁSUM.....	37
5.9	NORÐURLANDSVEGUR – KOTÁ.....	38
5.10	NORÐURLANDSVEGUR VIÐ FREMRA-KOT.....	38
<b>6</b>	<b>NORÐURLAND – EYSTRÁ</b> .....	<b>40</b>
6.1	NORÐURLANDSVEGUR – ÓLAFSFJARÐARVEGUR(82).....	41
6.2	ÓLAFSFJARÐARVEGUR(82) – DAGVERÐARARVEGUR (816) .....	42
6.3	ÓLAFSFJARÐARVEGUR(82) AUSTAN VIÐ MÚLAGÖNG / VESTAN VIÐ MÚLAGÖNG .....	43
6.4	NORÐURLANDSVEGUR – DAGVERÐAREYRARVEGUR (816).....	45
6.5	NORÐURLANDSVEGUR – EYJAFJARÐARBRAUT EYSTRÍ(829).....	46
6.6	NORÐURLANDSVEGUR – SVALBARÐSEYRARVEGUR(830).....	47
6.7	NORÐURLANDSVEGUR – GRENIVÍKURVEGUR(83) .....	48
6.8	NORÐURLANDSVEGUR VIÐ BIRNINGSSTAÐI Í LJÓSAVATNSSKARÐI.....	50
6.9	NORÐURLANDSVEGUR – NORÐAUSTURVEGUR (85) VIÐ KROSS .....	52
6.10	NORÐAUSTURVEGUR(85) – BEYGJA AUSTAN VIÐ BRÚ – VESTAN VIÐ RAUÐSKRIÐUR .....	54
6.11	NORÐAUSTURVEGUR(85) – AÐALDALSVEGUR (845) VIÐ TJÖRN .....	55
6.12	NORÐURLANDSVEGUR AUSTAN VIÐ MÝVATN.....	56
6.13	NORÐURLANDSVEGUR - NÁMASKARÐ.....	57
<b>7</b>	<b>AÐRIR STAÐIR EN SLYSASTAÐIR Á NORÐURLANDI EYSTRÁ</b> .....	<b>58</b>
7.1	NORÐURLANDSVEGUR AUSTAN VIÐ ÞVERÁ Í ÖXNADAL .....	58
7.2	NORÐURLANDSVEGUR VIÐ BÆGISÁ Í ÖXNADAL .....	58
7.3	ÓLAFSFJARÐARVEGUR(82) .....	59
7.4	ÓLAFSFJARÐARVEGUR(82) NORÐAN VIÐ HAUGANESAFLEGGJARA .....	60



7.5	ÓLAFSFJARÐARVEGUR(82) SVARFAÐARDALSÁ .....	61
7.6	ÓLAFSFJARÐARVEGUR(82) – ÁNINGARSTAÐUR NORÐAN VIÐ ÓLAFSFJÖRÐ .....	61
7.7	NORÐURLANDSVEGUR –GATNAMÓT VIÐ VATNSÁRENDA – LJÓSAVATN .....	62
7.8	NORÐAUSTURVEGUR(85) – BEYGJA VIÐ VEGAMÓT AÐ ÚTKINNARVEGI (851).....	63
7.9	NORÐAUSTURVEGUR – KÍSILVEGUR (87).....	64
<b>8</b>	<b>ATHUGASEMDIR FRÁ SVEITARFÉLÖGUM Á NORÐURLANDI.....</b>	<b>66</b>
8.1	BLÖNDUÓSBÆR.....	66
8.2	SKAGAFJÖRÐUR .....	66
<b>9</b>	<b>AUSTURLAND.....</b>	<b>67</b>
9.1	AUSTURLANDSVEGUR - FAGRADALSBRAUT (AÐ EGILSSTÖÐUM).....	69
9.2	AUSTURLANDSVEGUR, BRÚ VIÐ LAGARFLJÓT .....	71
9.3	AUSTURLANDSVEGUR – FLUGVALLARVEGUR (EGILSSTÖÐUM) .....	73
9.4	EINBREIÐ BRÚ VIÐ JÖKLU .....	74
9.5	NÆÐRI STAFUR Á SEYÐISFJARÐARVEGI.....	75
9.6	NORÐFJARÐARVEGUR, BEYGJUR NORÐAN OG SUNNAN VIÐ ODDSSKARÐ.....	76
9.7	NORÐFJARÐARVEGUR - MJÓAFJARÐARVEGUR.....	77
9.8	AUSTURLANDSVEGUR VIÐ HOFFELLSÁ .....	78
9.9	AUSTURLANDSVEGUR VIÐ DILKNES .....	79
<b>10</b>	<b>AÐRIR STAÐIR EN SLYSASTAÐIR Á AUSTURLANDI .....</b>	<b>80</b>
10.1	GATNAMÓT Á EGILSSTÖÐUM, FAGRADALSBRAUT – TJARNARBRAUT - TJARNARÁS.....	80
10.2	TENGING SAMSKIPA VIÐ ÞJÓÐVEGINN VIÐ EGLISSTAÐI.....	80
10.3	TENGINGAR VIÐ EYVINDARÁ VIÐ EGILSSTAÐI (VEGUR TIL SEYÐISFJARÐAR) .....	82
10.4	HÖFN, HÁMARKSHRAÐAMERKINGAR .....	84
<b>11</b>	<b>ATHUGASEMDIR FRÁ SVEITARFÉLÖGUM Á AUSTURLANDI.....</b>	<b>86</b>
<b>12</b>	<b>ARÐSEMI LAGFÆRINGA .....</b>	<b>87</b>
<b>13</b>	<b>HEIMILDASKRÁ .....</b>	<b>91</b>

## 2 Inngangur

Síðari hluta árs 1998 var ákveðið að fara af stað með þriggja ára átak í lagfæringu slysastaða á þjóðvegakerfi Íslands. Hugmynd að aðferðafræði má finna í skýrslunni “Eyðing svartra bletta”, sem Línuhönnun gaf út í ágúst 1998. Aðferðafræðin var búin til á Bretlandseyjum og notuð víða, yfirleitt með mjög góðum árangri. Hér er farið eftir verklagsreglum Vegagerðarinnar, nr. VT-021 og VT-021.1, um lagfæringu á slylastöðum á þjóðvegum landsins.

Þessi skýrsla fjallar um þrjú umdæmi, Norðurland vestra og eystra og Austurland. Árið 1999 var gerð skýrsla um Reykjanes og Suðurland og fyrir Vesturland og Vestfirði árið 2000. Er nú hringnum lokið með þessari skýrslu. Mælt er með því, að nú sé farið yfir landið í heild að nýju.

Þjóðvegir á höfuðborgarsvæðinu voru skoðaðir sérstaklega í skýrslu Línuhönnunar “Úttekt á umferðaröryggi þjóðvega á höfuðborgarsvæðinu” frá nóvember 2000. Götur innan þéttbýlis að undanskildum þjóðvegum eru í umsjón sveitarfélaga og því ekki teknar með í þessari vinnu. Leggja ber á það áherslu, að gera sveitarfélögin virkari og fá fram ábendingar og skoðanir frá þeim.

Vegagerðin hefur gert slysakort af Norðurlandi og Austurlandi. Þau voru lögð til grundvallar við skoðun slysastaða í þessari skýrslu. Slysakortin voru með upplýsingum um óhöpp og slys frá árunum 1991-1995 og árunum 1996-1999. Gerð slysakorta og slysamynnda var í umsjón Auðar Þóru Árnadóttur og Jóns Hjaltasonar á Vegagerðinni.

Farin var ein ferð um Norðurland og Austurland í byrjun júní 2001 og tók hún u.þ.b. viku. Ekið var um helstu þjóðvegi umdæmanna og mat lagt á umferðaröryggi.

Hér á eftir er oft talað um óhappatíðni, en það eru öll óhöpp, þar með talin eignatjón og slys á fólki, sem gerast á hverja milljón ekna kílómetra á vegi.

Óhappatíðni =  $(\text{Fjöldi óhappa} \times 1.000.000) / (\text{ÁDU} \times \text{Lengd} \times \text{Tími} \times 365)$

Ef um er að ræða vegamót fellur lengdin út úr jöfnunni og ÁDU er umferðin inn í vegamótin. Óhappatíðni vegamóta er því fjöldi óhappa á milljón ökutæki, sem aka inn í vegamótin. Að öðru leyti er jafnan óbreytt. Slysatíðni má einnig reikna með sömu jöfnu með þeirri breytingu að í stað fjölda óhappa kemur fjöldi slysa.

### 3 Almennar athugasemdir

Ýmsar ábendingar urðu til við yfirferð vegakerfis Norðurlands og Austurlands. Margar þeirra eru almenns eðlis og eiga þær reyndar stundum við vegakerfið á landinu öllu.

Í fyrsta lagi verður að benda á það enn og aftur að halda verður tengingum inn á þjóðvegi í algjöru lágmarki. Ákveðinn þrýstingur getur skapast hjá hagsmunaaðilum að tengjast þjóðvegum. Sveitarfélög og þó sérstaklega veghaldarinn, Vegagerðin, verður að standa gegn slíkum áformum sé umferðaröryggi ógnað. Nokkur dæmi sáust um slíkt á Austurlandi í nágrenni þéttbýlis, sem of langt mál yrði að telja upp hér, en beint samband er á milli fjölda tenginga inn á þjóðveg og fjölda óhappa og slysa.

Í öðru lagi má benda á halla fláa. Fláar eru víða of brattir, þar sem auðvelt væri að hafa þá meira aflíðandi. Svíar hafa lagt til halla, sem er 1:6. Á myndum 1 og 2 má sjá nokkur dæmi um bratta fláa. Í þeim tilfellum, þar sem flái verður að vera brattur vegna aðstæðna skal setja upp vegrið. Vegrið vantar t.d. víða við ný stór ræsi. Meginreglan er sú, að menn eiga ekki að slasast alvarlega við að keyra útaf veginum. Annaðhvort lenda þeir á vegriði eða þeir aka niður aflíðandi fláa.



Mynd 1. Frá Möðrudalsöræfum, brattur flái.



Mynd 2. Á Fagradal. Brattur flái.

Sem dæmi um áhrif breytinga á hegðun ökumanna má taka Hringveg 1, Háreksstaðaleið á Möðrudalsöræfum. Þar er vegurinn lagfærður svo um munar. Áhrifin verða eflaust þau, að hraði eykst, sem þýðir meiri alvarleika, þegar óhöpp verða. Þægindi hafa vissulega aukist verulega, en fáar sértækar aðgerðir voru gerðar í tengslum við veglagninguna, til þess að sporna við alvarleika slysa. Þannig vantar t.d. vegrið á löngum köflum á þessum nýja vegi og umhverfi vegarins er stundum hættulegt, ef menn keyra útaf.

Stefnuörvar þarf einnig að taka til umfjöllunar innan Vegagerðarinnar. Reglur vantar um uppsetningu þeirra, gerð, stærð og þéttleika. Þær eru of sjaldan settar upp og eru of gisnar og skilti of lítil. Mörg dæmi eru um þetta á Austurlandi. Rekstarstjóri Vegagerðarinnar á Höfn hefur brugðist við með því að innleiða tvöfaldar stefnuörvar. Eru þá einfaldlega tvær stefnuörvar af sömu stærð hlaðið hverri ofan á aðra. Þetta er ágæt hugmynd, en semja þarf leiðbeiningar um notkun stefnuörva almennt.





Mynd 3. Dæmi um stefnuörvar við Þórisá í Skriðdal. Þær mættu vera fleiri og stærri.



Mynd 4. Athyglisverð lausn á Austurlandsvegi í Hamarsfirði. Tvöfaldar örvar eru greinilegar.



**Mynd 5. Dæmi um tvöfalda stefnuör í Almannaskarði. Stefnuörvar enn of fáar og litlar.**

Víða skapast hættu vegna grjóthruns úr skriðum. Dæmi eru skriður við Höfn og Vattarnesskriður milli Reyðarfjarðar og Fáskrúðsfjarðar. Við Höfn hafa einnig fallið snjóflóð á veginn. Lagfæringar á Kambanesskriðum voru hafnar sama sumar og ferðin var farin, árið 2001 (sjá mynd 7), en skoða þyrfti málið í heild. Óhöpp og slys hafa sem betur fer ekki orðið, sem tengja mætti beint við grjóthrunið á þeim árum sem til umfjöllunar eru.

Stikur eru mikilvægt öryggisatriði og víðast hvar notaðar af kostgæfni og vandvirkni. Þó eru gerð mistök og sýnir mynd 8 dæmi um slíkt tilfalli. Stika hefur verið sett upp á vegamótasvæðið. Ef vegamót eru of ógreinileg og taka yfir stórt svæði eru meiri líkur til þess að svona mistök gerist. Þá getur akstursferill ökutækja í gegnum vegamótin orðið mismunandi og þar með hættulegur. Betri lausn er að afmarka vegamótin.





**Mynd 6. Upphaf Vattarnesskriða og Skrúður í bakgrunni.**



**Mynd 7. Grjóthrun er hættulegt í Kambanesskriðum. Unnið að lagfæringum.**



**Mynd 8. Stika á miðju of víðáttumiklu vegamótasvæði.**

Laga þarf umhverfi vega. Víða eru hættulegir steinar, skurðir, girðingar og bakkar á vegsvæðinu. Ef vel á að vera, þarf að halda 15-30 m svæði lausu við hindranir báðum megin við miðlínu vegar. Halda verður veghelgunarsvæðinu lausu við hindranir og huga vel að aðstæðum, þegar fláum sleppir. Þetta tengist auðvitað bæði uppsetningu vegriða og einnig bratta fláa. Einungis þegar þessir þrír þættir eru allir í lagi verða líkur á meiðslum við útafakstur litlar.

Gera þarf átak í útfærslu stefnugreindra vegamóta á þjóðvegakerfinu. Við skoðun á vegamótum kom víða í ljós að yfirborð var laust, þau voru ógreinileg og illa merkt. Til skamms tíma voru vegamót látin mæta afgangi við hönnun vega. Umferð var lítil og vegamót með mikilli umferð fá. Hönnun var dæmigerð fyrir umferðarlitla vegi utan þéttbýlis. Nú er það svo, að vegamót eru yfirleitt þeir staðir, sem óhöpp og slys safnast fyrir á, þegar nálgast þéttbýli. Umferð um þjóðvegakerfið fer vaxandi og sú þróun mun halda áfram, a.m.k. víðast hvar á landinu. Ekki er forsvaranlegt, að vegamót séu það illa merkt, að ekki sé greinilegt, að framundan séu vegamót. Skoða þarf vegamót eftir því, hversu rétt háir vegir mætast og framfylgja eðlilegum reglum um merkingar og útfærslu. Semja þarf leiðbeiningar um þrep stefnugreiningar eftir flokkun og umferðarmagni.



**Mynd 9. Norðurlandsvegur í Norðurárdal við Reiðgil, horft til austurs. Óþarfa göt í vegriði.**

Jökulsá á Dal er dæmi um nýja tvíbreiða brú þar sem lengja þarf vegrið. Þessi athugasemd gildir reyndar almennt um þjóðvegakerfið á Íslandi. Víða þarf að lengja vegrið, þar sem það hefur verið sett upp við beygjur, brýr og þar sem hæðarmunur vegar og lands er mikill. Annað dæmi er frá Norðurlandi, nánar tiltekið Norðurlandsvegur á Öxnadalshéiði – við Reiðgil. Þar hefur vegrið verið sett upp, enda mikið gil rétt við veginn. Vegriðið er slitið sundur á stöku stað og skapar það óneitanlega mikla hættu, enda hætta á því, að menn geti keyrt útaf í gegnum götin. Vanda verður mjög staðsetningu slíkra opnana í vegriðslengjuna. Skoða mætti betur staðsetningar á opum, ef menn telja slíkt fyrirkomulag nauðsynlegt og a.m.k. forðast þau þar sem vegur beygir.

Vanda verður útfærslu á áningarstöðum við vegi og þá sérstaklega tengingar þeirra inn á þjóðvegina. Of oft vill það bregða við, að þessar tengingar eru of nálægt vegamótum og opnast út á báða aðliggjandi vegi. Það er mikilvægt að tryggja aðgengi að slíkum stöðum, en ekki síður mikilvægt að gera akstur til og frá þeim öruggan. Út frá umferðaröryggislegu sjónarmiði er betra að staðsetja áningarstað í nokkurri fjarlægð frá vegamótum og þannig, að aðeins sé tenging við einn þjóðveg.





**Mynd 10. Nýr vegur yfir Jökulsá á Dal. Lengja þarf vegrið á annars ágætri tvíbreiðri brú.**

Hér á eftir er hluti af greinargerð Guðmundar Heiðrekssonar eftir að hafa skoðað aðstæður á Kísilvegi með Sigurði Brynjólfssyni yfirlögregluþjóni þann 18.01.2002 vegna banaslyss, sem varð þar. Umfjöllunin er fengin úr tölvupósti frá Birgi Guðmundssyni til Rögnvaldar Jónssonar.

“Kísilvegurinn 887, sem liggur milli Mývatnssveitar og Húsavíkur var byggður á árunum fyrir 1970. Lengd vegarins frá Hringvegi í Mývatnssveit að Norðausturvegi við Laxamýri er um 46 km. Búið er að endurbyggja veginn með bundnu slitlagi á 26 km kafla og uppfyllir hann staðalkröfur fyrir 90 km hraða að mestu. Umferð um Kísilveg 887-02, á þeim kafla sem slysið varð, var reiknuð árið 1999 sem hér segir: ÁDU 203 b/sólarhring, SDU 289, VDU 139. Engin óhöpp eru skráð á þessum kafla samkvæmt slysakorti Vg fyrir 1996 - 1999, en einn útafakstur samkvæmt slysakorti Vg fyrir 1991 - 1995.”

Kaflinn sem eftir er að endurbyggja, og slysið varð á, er um 20 km langur. Vegurinn er 6.5 m breiður malarvegur með leirkenndu slitlagi. Þegar Kísilvegurinn var hannaður á sínum tíma, hefur greinilega verið hugsað um að hafa hann beinan og ódýran, á kostnað umferðaröryggis. Þar sem landslag á Hólasandi er mjög öldótt og vegurinn liggur í löngum beinum línunum þvert á ása og lægðir hefur verið erfitt að ná góðri hæðarlegu á þeim tíma. Því eru á veginum margar mjög krappar hæðir og virðist við fyrstu athugun að um það bil 30 séu með háboga undir 5000 m og einhverjar allt niður undir 1500 m, sem gefur hönnunarhraða 50 -60 km/klst. Þá eru á veginum allmargir brattir kaflar á bilinu 10 % - 16 %.



Vegurinn er stíkaður í báðum köntum með 50 m bili og er ástand á stikum gott. Bröttustu brekkur eru merktar með hallamerkjum. Hæðir eru ekki merktar og þeim hefur ekki verið skipt.

Staðurinn þar sem slysið varð, er u.þ.b. á miðjum þeim kafla sem eftir er að endurbyggja, nánar tiltekið um 900 m norðan við skýli það sem við veginn er. Vegurinn er beinn á þessum kafla og varð slysið sunnan í hæð. Við skoðun á staðnum virðist sem mætisjónlengd sé um 100 m og með athugun í landmódeli virðist háboginn vera um 2400 m sem staðfestir það. Breidd milli kantstíka reyndist við mælingu vera 6,45 m. Snjór var á veginum þegar athugun fór fram, þannig að ekki var hægt að meta vegyfirborð. Lögreglan á Húsavík hefur gert greinargóða lýsingu á ástandi vegarins og tekið mikið af myndum.

Þar til endurbyggingu á þessum kafla lýkur ( það geta liðið mörg ár ), mætti hugsa sér að hæðir verði merktar, þær breikkaðar og skipt til að aðgreina akstursstefnur. Þá kæmi til greina að merkja allan kaflann í heild með stórum skiltum við báða enda. Eftir því sem "góðvegum" fjölgar, verða vegir eins og Kísilvegurinn sífellt hættulegri.



**Mynd 11. Framúrakstur leyfður í aðra áttina í beygju við Mývatn. Hér hefði heildregin lína verið heppileg.**

Meiri samvinna þarf að vera milli Vegagerðarinnar og sveitarfélaga. Greinilegt er, að of oft eru gerðar hættulegar tengingar við þjóðvegi. Með góðri samvinnu sveitarfélagsins og Vegagerðarinnar er víðast hvar hægt að finna hentuga lausn, sem allir geta sætt sig við.



Mála þarf heildregna línu við vegamót, þ.a. framúrakstur sé þar óleyfilegur. Oft hefur það gerst, að vegamót mæta afgangi við hönnun, þ.a. vegirnir koma saman í nokkrum halla. Ef vel á að vera, þarf vegamótasvæðið að vera á nánast jafnsléttu, vel merkt og skiltað. Semja þyrfti leiðbeiningar í hvaða þrepum er stefnugreint og taka þá tillit til flokkunar vega og umferðarmagns og setja reglur um skiltun og yfirborðsmerkingar. Ennfremur ætti að banna framúrakstur á fleiri stöðum, en nú er gert. Dæmi um það eru beygjur (sjá mynd 11) og hæðir. Oft er leyft að beygja í aðra áttina, ef sjónlengdir teljast nægilegar, en stundum er einfaldara að banna alfarið framúrakstur á slíkum stöðum. Sama mætti hugsa sér á nokkrum kafla á mjög hlykkjóttum vegi. Ennfremur kemur til greina að banna framúrakstur á þekktum slystöðum.

Vegamót við þéttbýli gegna veigamiklu hlutverki. Þar verður að tryggja, að almennur ökuhraði á þjóðvegum (skiltaður 90 km/klst.) sé lækkaður og umferðaröryggi sé ásættanlegt. Eðlilegt er að lækka hraða í 70 km/klst, ef vegamótin eru stefnugreind. Hringtorg eru góð lausn við slíkar aðstæður. Hægt er að hugsa sér þau við endimörk þéttbýlisins í báðum endum, ef þjóðvegurinn liggur í gegn. Þar gæti verið upphaf 50 km/klst hámarkshraða sem gildir í þéttbýlinu. Hringtorg eru einnig góð lausn, þó að þjóðvegurinn liggja meðfram þéttbýlinu, en þá þarf vanalega aðeins eitt torg. Dæmi um síðasttöldu aðstæðurnar er Hveragerði.

Hér á eftir er fjallað um Norðurland vestra, Norðurland eystra og Austurland. Óvenju mikið af óhöppum og slysum reyndist vera á Norðurlandi vestra. Ástæða þess er ókunn. Þá reyndist erfitt að meta Austurland m.t.t. umferðaröryggis vegna lítillar umferðar og þar af leiðandi fárra óhappa á hverjum stað.

## 4 Norðurland vestra

Á Norðurland vestra fóru Bergþóra Kristinsdóttir og Haraldur Sigbórsson frá Línuhönnun dagana 4. – 5. júní 2001. Fyrri daginn var ekið frá Brú á Hrutafirði norður á Sauðárkrók en seinni daginn var haldið norður til Akureyrar. Á Norðurlandi vestra var þjóðvegur eitt ekinn og skoðaður en einnig Sauðárkróksbraut og Skagastrandarvegur. Þegar skoðuð var Sauðárkróksbraut og Norðurlandsvegur í Norðurárdal var með í för Gunnar H. Guðmundsson frá Vegagerðinni á Sauðárkróki.

Við skoðun veganna lágu fyrir slysakort fyrir árin 1991-1995 og 1996-1999. Við skoðun slysakortanna var áberandi mikið af óhöppum á einbreiðum brúm sem eru á Norðurlandsvegi í umdæminu en þegar ferðin var farin var verið að vinna að breikkun tveggja brúa og búið var að breikka eina. Á áætlun er að breikka fleiri á næstu árum.



Mynd 12. Slysaðir á Norðurlandi vestra.

## 4.1 Norðurlandsvegur við Síká

### Staðhættir

Norðurlandsvegur liggur beint að einbreiðri brú að sunnan en að norðan er nokkuð kröpp beygja við brúna.



Mynd 13. Norðurlandsvegur við Síká, horft til norðurs.

### Óhöpp

Á árunum 1991-1995 urðu við Síká 3 óhöpp, öll án meiðsla á fólki. Var tvisvar sinnum ekið framaná ökutæki og einu sinni ekið á kyrrstæðan hlut. Á árunum 1996-1999 urðu þarna 5 óhöpp, þar af 3 með meiðslum á fólki. Fjórum sinnum var ekið framaná ökutæki, en einu sinni var ekið í hliðina á ökutæki. Óhappatíðni fyrir tímamann 1991-1999 er um 3,67.

### Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar

Á áætlun að breikka brúna árið 2003.

### Vandamál

Ekki ljóst hvað er að, ökuhraði er þó mikill á þessu svæði en yfirsýn yfir brúna er í lagi og sjónlengdir líka.

### Hugsanleg lausn

Bæta þarf merkingar. Athuga þarf með að lækka hraða við brúna.

### Sparnaður

Fækkun gæti orðið 1/3 eignartjón og rúmlega hálf slys á níu ára tímabili.



## 4.2 Norðurlandsvegur við vegamót að Reykjaskóla

### Staðhættir

Vegamót Norðurlandsvegar og afleggjara að Reykjaskóla eru í hlíð og liggur vegurinn að Reykjaskóla að neðanverðu upp að þjóðveginum.



Mynd 14. Vegamót Norðurlandsvegar og vegar niður að Reykjaskóla.

### Óhöpp

Á árunum 1991-1995 urðu þarna 2 óhöpp, einu sinni var ekið útaf og einu sinni ekið aftaná ökutæki og urðu þá einhver meiðsl á fólki. Á árunum 1996-1999 varð þarna eitt óhapp en þá var ekið útaf án meiðsla. Óhappatíðni fyrir allt tímabilið 1991-1999 er um 1,39. Á þessum árum hafa orðið nokkur óhöpp nálægt gatnamótunum, einu sinni ekið framaná ökutæki, einu sinni ekið aftaná ökutæki og tvisvar ekið útaf.

### Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar

Hvorki er vitað um breytingar á tímabilinu né fyrirhugaðar lagfæringar.

### Vandamál

Ljóst er að aftanákeyrslan tengist gatnamótunum og það sama gæti gilt um útafkeyrslurnar. Ekki er ljóst hvað er að, en gatnamótin sjást verr þegar komið er að norðan en þegar komið er að þeim að sunnan.

### Hugsanleg lausn

Bæta þarf merkingar.

### Sparnaður

Fækkun gæti orðið 1/5 eignatjón og 1/10 slys á nýu ára tímabili.

### 4.3 Norðurlandsvegur – Heggstaðanesvegur(702) – Miðfjarðarvegur(704)

#### Staðhættir

X-gatnamót þar sem mætast Heggstaðanesvegur, Miðfjarðarvegur og Norðurlandsvegur. Þvervegirnir eru báðir með malarslitlagi. Ekið er niður brekku þegar komið er að gatnamótunum frá suðri.



Mynd 15. Vegamót Norðurlandsvegar, Heggstaðanesvegar og Miðfjarðarvegar, horft frá Miðfjarðarvegi norður eftir Heggstaðanesvegi.

#### Óhöpp

Á tímabilinu 1991-1995 urðu þarna engin óhöpp. Á árunum 1996-1999 urðu þarna þrjár aftanákeyrslur. Óhappatíðni fyrir allt tímabilið er um 1,32.

#### Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar

Hvorki er vitað um breytingar á tímabilinu né fyrirhugaðar lagfæringar.

#### Vandamál

Það fer lítið fyrir gatnamótunum og því gerir fólk sér ekki grein fyrir að framundan séu gatnamót fyrr en komið er að þeim.

#### Hugsanleg lausn

Merkja þarf betur gatnamótin t.d. að framundan séu X-gatnamót. Klæða þyrfti betur þvervegina við vegamótin til að yfirborðsmerkingar sjáist betur. Gera þarf þannig meira úr vegamótunum.

#### Sparnaður

Fækkun gæti orðið 1/5 eignatjón og 1/10 slys á nýu ára tímabili.

#### 4.4 Norðurlandsvegur – Hvammstangavegur(72)

##### Staðhættir

Norðurlandsvegur liggur í aflíðandi boga á þessum stað og tengist Hvammstangavegur í utanverðan bogann. Komið er niður halla þegar ekið er að austan að vegamótunum. Áningastaður er austan við Hvammstangaveg og er hægt að aka að honum bæði frá Hvammstangavegi en einnig beint af Norðurlandsvegi.



Mynd 16. Norðurlandsvegur við gatnamót að Hvammstangavegi, horft til norðausturs.

##### Óhöpp

Á árunum 1991-1995 urðu þarna 8 óhöpp, þrisvar ekið aftaná ökutæki, einu sinni framaná ökutæki og þrisvar sinnum ekið í hliðina á ökutæki. Einu sinni var síðan ekið á kyrrstæðan hlut. Meiðsl urðu á fólki í tveimur af óhöppunum. Á árunum 1996-1999 urðu 3 óhöpp á vegamótunum, allt óhöpp þar sem ekið var í hliðina á ökutæki. Óhappatíðni á öllu tímabilinu var um 3,64.

##### Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar

Hvorki er vitað um breytingar á tímabilinu né fyrirhugaðar lagfæringar.

##### Vandamál

Ökuhraði er mikill á þessum stað og því hættulegt þegar bílar hægja á sér til að beygja af Norðurlandsvegi. Sjónlengdir eru sæmilegar en vegamótin eru í beygju og halla. Við vegamótin er áningastaður þar sem ekið er inn á bæði af Norðurlandsvegi og Hvammstangavegi. Innkeyrsla af Norðurlandsvegi er ekki góð, mjög brött og ekki vel merkt.

##### Hugsanleg lausn

Fullstefnugreina skal vegamótin. Loka innkeyrslu á áningarstað af Norðurlandsvegi, í það minnsta að laga hana en hún er of brött og slitlag er lélegt.



### **Sparnaður**

Fækkun gæti orðið tæplega eitt eignatjón og 1/5 slys á níu ára tímabili, ef þjóðvegur er breikkaður og áningarstað er lokað af Norðurlandsvegi. Fækkun gæti orðið tæplega eitt eignartjón og rúmlega hálf slys á níu ára tímabili, ef vegamótin eru fullstefnugreind.



## 4.5 Norðurlandsvegur gegnum Víðihlíð

### Staðhættir

Norðurlandsvegur liggur beint í gegnum Víðihlíð og er leyfilegur hámarkshraði 90 km/klst. Innkeyrslur eru nokkrar inn á þjóðveginn og eru nokkrar þeirra illa afmarkaðar og mjög breiðar.



Mynd 17. Norðurlandsvegur við Víðihlíð, horft til norðurs að félagsheimili.

### Óhöpp

Á árunum 1991-1995 urðu þarna þrjú óhöpp, öll þegar ekið var aftaná ökutæki og urðu meiðsl á fólki í þeim öllum. Á árunum 1996-1999 urðu þarna 3 óhöpp, tvisvar var ekið á kyrrstæðan hlut og einu sinni var ekið í hliðina á ökutæki en þá urðu meiðsl á fólki. Óhappatíðni á öllu tímabilinu er um 3,13.

### Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar

Hvorki er vitað um breytingar á tímabilinu né fyrirhugaðar lagfæringar.

### Vandamál

Illu skilgreindar innkeyrslur á Norðurlandsvegi og of margar innkeyrslur, t.d. við söluskála.

### Hugsanleg lausn

Afmarka betur tengingar við félagsheimili og við söluskála. Loka miðopi (af þremur) við söluskála, það verður þó að vera hægt að aka útaf á góðri ferð. Hugsanlega ætti að lækka hámarkshraða gegnum Víðihlíð.

### Sparnaður

Fækkun gæti orðið 1/10 eignatjón og tæplega eitt slys á níu ára tímabili.

## 4.6 Norðurlandsvegur við Galtarnes

### Staðhættir

Vegurinn liggur í halla vestan við umrætt svæði en er annars flatt. Vegurinn liggur í aflíðandi bogum. Skurðir eru meðfram veginum að austanverðu.



Mynd 18. Norðurlandsvegur við Galtarnes, horft til suðurs.

### Óhöpp

Á árunum 1991-1995 urðu á þessum slóðum þrjú óhöpp. Tvisvar var ekið útaf og einu sinni var ekið framaná ökutæki en við það urðu meiðsl á fólki. Á árunum 1996-1999 urðu þarna tvö óhöpp. Í annað skiptið var ekið útaf en í hitt skiptið var ekið á dýr og urðu slys á fólki í báðum óhöppunum. Óhappatíðni fyrir tímabilið í heild er um 2,61.

### Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar

Hvorki er vitað um breytingar á tímabilinu né fyrirhugaðar lagfæringar.

### Vandamál

Ekki er ljóst hvað er að á þessum stað. Vegurinn liggur í aflíðandi boga og sjónlengdir eru í lagi.

### Hugsanleg lausn

Þar sem ekki er ljóst hvað veldur óhöppunum þyrfti að laga umhverfi vegarins til að draga úr alvarleika meiðslanna sem verða við útafakstur. Sérstaklega þarf að laga skurði.

### Sparnaður

Við það að lagfæra umhverfi vegarins mætti draga úr afleiðingum slysanna. Þannig mætti fækka slysum um tvö og hálf á níu ára tímabili en að saman skapi myndi óhöppum með eignatjónum fjölga jafn mikið.

#### **4.7 Norðurlandsvegur – Vatnsdalsvegur(722) – Þingeyrarvegur(721)**

##### **Staðhættir**

Norðurlandsvegur liggur upp hæð frá norðri, þar sem X-vegamót eru. Áningarstaður er norðan megin við þjóðveginn en keyra verður inn á hann frá Þingeyrarvegi.



**Mynd 19. Norðurlandsvegur við Vatnsdalsveg og Þingeyrarveg, horft frá Vatnsdalsvegi til norðurs eftir Þingeyrarvegi.**



**Mynd 20. Norðurlandsvegur við Vatnsdalsveg og Þingeyrarveg, horft frá Þingeyrarvegi austur eftir Norðurlandsvegi.**



## **Óhöpp**

Á árunum 1991-1995 urðu þarna 2 óhöpp, annað var aftanákeyrsla en hitt útafakstur þar sem urðu meiðsl á fólki. Á árunum 1996-1999 urðu þarna 3 óhöpp. Ekið var í hliðina á ökutæki, einu sinni útaf og einu sinni á gangandi vegfarenda og urðu meiðsl á fólki í seinni tveimur óhöppunum. Óhappatíðni fyrir allt tímabilið er um 2,77.

## **Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar**

Hvorki er vitað um breytingar á tímabilinu né fyrirhugaðar lagfæringar. Verið var að breikka brúna yfir Vatnsdalsá, sem er rétt norðan við vegamótin, og verður unnið við það á árunum 2002-2003.

## **Vandamál**

Áningarstaður við vegamótin er ekki merktur með fyrirvara. Skilti við vegamótin skyggir á útsýni til norðurs frá Þingeyrarvegi.

## **Hugsanleg lausn**

Áningarstaður er við vegamótin en það þarf að láta ökumenn vita með meiri fyrirvara að framundan sé áningarstaður. Laga þarf staðsetningu skiltisins en gera þarf einnig meira úr gatnamótunum, t.d. með yfirborðsmerkingum.

## **Sparnaður**

Fækkun gæti orðið 1/5 eignatjón og um 1/3 slys á nýu ára tímabili.



## 4.8 Norðurlandsvegur við Skinnastaði

### Staðhættir

Blindhæð er sunnan megin við afleggjara að bæ. Ræsi er norðan megin við vegamótin.



Mynd 21. Norðurlandsvegur til suðurs séð frá afleggjara að Skinnastöðum.

### Óhöpp

Á árunum 1991-1995 urðu þarna tvær útafkeyrslur, í annað skiptið með meiðslum á fólki. Á árunum 1996-1999 urðu þarna 4 óhöpp, tvisvar sinnum ekið aftaná ökutæki, einu sinni ekið í hlið ökutækis og einu sinni ekið framaná ökutæki. Meiðsl urðu á fólki þegar ekið var framaná ökutæki. Óhappatíðni fyrir allt tímabilið er um 2,51.

### Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar

Hvorki er vitað um breytingar á tímabilinu né fyrirhugaðar lagfæringar.

### Vandamál

Ekki er ljóst hvert vandamálið er en óhöppin eru af öllum gerðum, útafkeyrslur, aftanákeyrslur, framanákeyrslur og hliðarárekstrar.

### Hugsanleg lausn

Náma stendur ofan við veginn á þessum slóðum. Ætlunin er að loka henni. Hugsanlegt er að akstur í hana hafi haft truflandi áhrif á akstur á þjóðveginum. Banna ætti framúrakstur með yfirborðsmerkingum.

### Sparnaður

Fækkun gæti orðið tæplega hálf tignatjón og 1/5 slys á níu ára tímabili.

## 4.9 Norðurlandsvegur við Hjaltabakka

---

### Staðhættir

Vegurinn liggur þarna á frekar flötu svæði og ekki kröppum bogum. Á þessum stað eru leifar af afleggjara að bæ. Svæðið hefur greinilega verið notað til að aka útaf þjóðveginum. Afleggjari að bæ er aðeins norðar.



Mynd 22. Norðurlandsvegur við Hjaltabakka.

### Óhöpp

Á árunum 1991-1995 urðu þarna þrjú óhöpp, allt útafkeyrslur með meiðslum á fólki. Á árunum 1996-1999 urðu þarna þrjú óhöpp, tvisvar sinnum ekið á dýr en einu sinni ekið útaf og urðu þá meiðsl á fólki. Óhappatíðni á tímabilinu öllu er um 2,33.

### Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar

Hvorki er vitað um breytingar á tímabilinu né fyrirhugaðar lagfæringar.

### Vandamál

Ekki ljóst hvert vandamálið er en fjögur af sex óhöppum eru útafkeyrslur.

### Hugsanleg lausn

Þar sem ekki er vitað hvað veldur óhöppunum þarf að skoða umhverfi vegarins sérstaklega til þess að draga megi úr alvarleika óhappa sem verða við útafakstur. Athuga þarf að loka gamalli tengingu.

### Sparnaður

Við að lagfæra umhverfi vegarins mætti breyta óhöppum með meiðslum í að vera óhöpp eingöngu með eignartjóni. Þannig mætti fækka slysum um tvö og hálf á níu ára tímabili en eignartjónum myndi fjölga jafnmikið.

## 4.10 Norðurlandsvegur við Blönduós - Svínvetningabraut

### Staðhættir

Vegirnir mætast í hringtorgi. Yfirsýn er nokkuð góð úr öllum áttum og nokkuð flatt allt í kringum hringtorgið. Norðurlandsvegur hallar niður að hringtorginu frá vestri.



Mynd 23. Norðurlandsvegur við gatnamót að Svínvetningabraut.

### Óhöpp

Á árunum 1991-1995 urðu 4 óhöpp á hringtorginu, einusinni ekið aftaná ökutæki og þrisvar sinnum ekið í hlið á ökutæki. Ekki urðu nein meiðsl á fólki í þessum óhöppum. Á árunum 1996-1999 urðu þrjú óhöpp í hringtorginu. Einu sinni var ekið aftaná ökutæki og tvisvar sinnum ekið í hliðina á ökutæki. Óhappatíðni á öllu tímabilinu er um 2,3.

### Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar

Hvorki er vitað um breytingar á tímabilinu né fyrirhugaðar lagfæringar. Hringtorgið var gert árið 1993 sem er innan tímabilsins sem skoðað er hér.

### Vandamál

Hliðarárekstrar hafa orðið eftir að hringtorg var tekið í notkun. Hringtorg er í minnsta lagi.

### Hugsanleg lausn

Stækka þyrfti hringinn í hringtorginu. Loka ætti innákeyrslu að söluskála af Norðurlandsvegi vestan við hringtorgið.

### Sparnaður

Fækkun gæti orðið tæplega hálftrétt eignartjón á níu ára tímabili.

## 4.11 Skagastrandarvegur - Laxá

### Staðhættir

Brú sést illa þegar komið er úr suðri þar sem ekið er yfir hæð áður en komið er að brúnni. Brúin er einbreið.



Mynd 24. Skagastrandarvegur við Laxá, horft norður.

### Óhöpp

Á árunum 1991-1995 urðu þarna 2 óhöpp, einu sinni var ekið aftaná ökutæki og einu sinni var ekið á kyrrstæðan hlut. Enginn meiðsl urðu á fólki í þessum óhöppum. Á árunum 1996-1999 urðu 4 óhöpp á þessum stað. Þrisvar sinnum var ekið framaná ökutæki og urðu meiðsl á fólki í tveimur af þeim. Einnig var ekið einu sinni á kyrrstæðan hlut. Óhappatíðni yfir allt tímabilið er um 6,17.

### Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar

Sett voru upp viðvörðunarljós á brúna haustið 2001.

### Vandamál

Brú sést illa þegar komið er úr suðri, brúin er einbreið og nokkuð löng.

### Hugsanleg lausn

Bæta má merkingar og setja upp viðvörðunarljós. Breikka þyrfti brúna.

### Sparnaður

Fækkun gæti orðið eitt og hálf tignatjón og tæplega eitt slys á níu ára tímabili.



## 4.12 Norðurlandsvegur við Breiðavað

### Staðhættir

Vegurinn liggur á þessu svæði yfir hæðótt land með bröttum brekkum. Í einni lægðinni er tenging að bæ. Það er aldrei alveg blint þó að yfirsýnin sé frekar léleg.



Mynd 25. Norðurlandvegur við Breiðavað, horft í átt til Blönduós.

### Óhöpp

Á árunum 1991-1995 urðu þarna 3 óhöpp, tvisvar sinnum ekið aftaná ökutæki og einu sinni ekið í hlið ökutækis. Engin meiðsl urðu á fólki. Á árunum 1996-1999 urðu á þessum stað 5 óhöpp, einu sinni var ekið í hliðina á ökutæki, tvisvar sinnum var ekið á dýr og tvisvar sinnum var ekið útaf og urðu meiðsl á fólki í annað skiptið. Óhappatíðni á öllu tímabilinu er um 3,93.

### Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar

Hvorki er vitað um breytingar á tímabilinu né fyrirhugaðar lagfæringar.

### Vandamál

Ekið er í hlið ökutækja en einnig útaf. Ekki er ljóst hvað veldur þessu.

### Hugsanleg lausn

Yfirborðsmerking á veginum ætti að vera heildregin lína, þ.e. frammúrakstur bannaður. Einnig má bæta frágang við afleggjara að bóndabýli.

### Sparnaður

Fækkun gæti orðið rúmlega hálf tignatjón og um 1/3 slys á níu ára tímabili.

#### 4.13 Norðurlandsvegur við Geitaskarð

---

##### Staðhættir

Vegurinn liggur í tveimur kröppum beygjum hverri á eftir annarri. Fyrri beygjan er mjög kröpp, öxlin mjó og frekar hátt og bratt niður í utanverðri beygjunni.



Mynd 26. Norðurlandsvegur við Geitaskarð, horft til suðurs.

##### Óhöpp

Á árunum 1991-1995 urðu þarna sex óhöpp, allt útafkeyrslur en í þremur af þeim urðu meiðsl á fólki. Á árunum 1996-1999 urðu þarna 4 óhöpp. Einu sinni var ekið á dýr en þrisvar sinnum var ekið útaf. Í tveimur af útafkeyrslunum urðu slys á fólki. Óhappatíðni á öllu tímabilinu er um 4,96.

##### Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar

Þverhalli var lagaður 1996. Það stendur til að skoða planlegu vegarins í heild.

##### Vandamál

Mikið um útafkeyrslur með alvarlegum afleiðingum.

##### Hugsanleg lausn

Setja stefnuörvar og viðvörunarmerki um beygju. Flái vegarins er mikill og því verða afleiðingar útafkeyrslna alvarlegri en ella. Gera þyrfti betri axlir og laga fláa til að draga úr alvarleika útafkeyrslna sem eru algengar á þessum stað. Einnig má athuga að bæta umhverfi vegarins.

##### Sparnaður

Ef bætta væru merkingar, flái og umhverfi lagað mætti draga úr alvarleika óhappa og þannig fækkar um þrjú óhöpp þar sem ekið er útaf á níu ára tímabili en eignatjónum fjölgar að sama skapi. Ef eingöngu væru bætta merkingar væri fækkunin um hálf slys og eitt eignatjón á níu ára tímabili.

#### **4.14 Norðurlandsvegur – Svínvetningabraut (731)**

---

##### **Staðhættir**

Gatnamót eru í lágboga, hábogi norðan við, síðan tekur við beygja. Yfirsýn er ekki góð.



**Mynd 27. Norðurlandsvegur við gatnamót að Svínvetningabraut, horft til suðurs.**





**Mynd 28. Svínvetningavegur við gatnamót að Norðurlandsvegi, horft til norðurs eftir Norðurlandsvegi. Skilti skyggir á útsýni.**

### **Óhöpp**

Ekkert óhapp var þarna á árunum 1991-1995 en á árunum 1996-1999 urðu þarna þrjú óhöpp. Ekið var einu sinni framaná ökutæki en tvisvar aftaná og urðu meiðsli á fólki í annað skiptið. Óhappatíðni yfir allt tímabilið er um 1,46.

### **Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar**

Hvorki er vitað um breytingar á tímabilinu né fyrirhugaðar lagfæringar.

### **Vandamál**

Sjónlengdir eru frekar litlar.

### **Hugsanleg lausn**

Bæta þarf staðsetningu skiltis við vegamótin. Vara þarf einnig betur við vegamótunum. Athuga mætti einnig að setja stefnuörvar í beygju á Norðurlandsvegi ofan við vegamótin.

### **Sparnaður**

Fækkun gæti orðið 1/5 eignatjón og 1/5 slys á níu ára tímabili.



## 4.15 Norðurlandsvegur – Sauðárkróksbraut(75)

### Staðhættir

Vegamót Norðurlandsvegur og Sauðárkróksbrautar í Varmahlíð. Vegmótin eru hornrétt T-vegamót þar sem Sauðárkróksbraut og Norðurlandsvegur til suðurs renna saman í eitt en Norðurlandsvegur til austur tengist þvert í vegamótin. Norðurlandsvegur að austan liggur í halla upp að vegamótunum. Á þessu svæði eru mörg illa skilgreind vegamót á Norðurlandsvegi og Sauðárkróksbraut.



Mynd 29. Vegamót Norðurlandsvegur og Sauðárkróksbrautar.

### Óhöpp

Á árunum 1991-1995 urðu þarna þrjú óhöpp. Ekið var aftaná og í hlið ökutækja og ekið var útaf. Á árunum 1996-1999 urðu þarna tvö óhöpp. Ekið var framaná ökutæki og ekið var á kyrrstæðan hlut. Ekki urðu meiðsl á fólki í þessum óhöppum. Óhappatíðni á öllu tímabilinu er um 1,28. Árið 2000 varð banaslys á þessum stað.

### Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar

Hraðamerkingar 50 km voru settar upp sumarið 2001 ásamt buldurspelum sem settir voru yfir hálfu akbrautina. Lokið var við frumhönnun hringtorgs vorið 2002.

### Vandamál

Þjóðvegur númer eitt liggur í 90° beygju og er biðskylda á hann þegar komið er austan að gatnamótunum. Umferðarréttur er þannig annar en vegfarendur eiga að venjast þegar farið er eftir þjóðvegi númer eitt. Einnig eru of margar tengingar inná þjóðveginn.

### Hugsanleg lausn

Þarna þyrfti að setja hringtorg, þó að erfitt gæti verið að koma því fyrir sökum mikils bratta til hliðar við veginn og hversu þröngt er við vegamótin. Einnig mætti setja stöðvunarskildu á vegamótin og dropa í þverveginn.



## Sparnaður

Fækkun gæti orðið hálf eignatjón á níu ára tímabili, ef merkingar eru bætтар og dregið úr hraða, t.d. með buldurspelum. Fækkun gæti hins vegar orðið tæplega hálf eignatjón á níu ára tímabili, ef sett er upp hringtorg. Auk þess myndi draga verulega úr hættu á alvarlegum slysum.

## 5 Aðrir staðir en slysastaðir á Norðurlandi vestra

Á Norðurlandi vestra eru nokkrir staðir sem komu til greina sem slysastaðir en af ýmsum ástæðum voru ekki teknir með í umfjöllunina um slysastaði. Ýmist var það vegna þessa að ekki fundust ástæður fyrir óhöppunum eða engar lausnir á vandanum. Í sumum þessara tilfella eru fyrirhugaðar lagfæringar.

### 5.1 Norðurlandsvegur – Heggstaðanesvegur (702)

Vegamótin eru í smá halla en sjónlengdir eru í lagi og ekki er að sjá neitt athugavert við þau.



Mynd 30. Norðurlandsvegur við afleggjara að Heggstaðanesvegi.

Á árunum 1991-1995 urðu á svæðinu fjögur óhöpp, en engin óhöpp urðu þarna á árunum 1996-1999. Einu sinni var ekið útaf, einu sinni var ekið í hlið ökutækis en tvisvar var ekið á dýr. Ekki að sjá neitt sem gefið gat til kynna hvað olli þessum óhöppum. Vegurinn var endurgerður á þessu svæði á athugunartímabilinu. Hugsanlega þarf að athuga merkingar við vegamótin.

### 5.2 Norðurlandsvegur - Miðfjarðará - Miðfjarðarvegur

Beygja norðan við Miðfjarðará nálægt vegamótum að Laugarbakka.



**Mynd 31. Norðurlandsvegur við Miðfjarðará.**

Tvisvar var ekið útaf á árunum 1991-1995 og urðu meiðsl á fólki í annað skiptið. Á árunum 1996-1999 var einu sinni ekið útaf á þessum stað. Ekki er hægt að sjá hvað hægt er að gera til að koma í veg fyrir að ekið sé útaf. Annars er helst að vara við að vegurinn liggja í nokkuð krappri beygju og setja stefnuörvar í beygjuna.

### ***5.3 Norðurlandsvegur sunnan við vegamót að Vatnsnesvegi (711)***

Vegurinn liggur í boga og jafnframt í háboga á þessu svæði án þess að það verði skerðing á yfirsýn. Framúrakstur er ekki bannaður.





**Mynd 32. Norðurlandsvegur sunnan við vegamót að Vatnsnesvegi, horft norður.**

Á árunum 1996-1999 urðu þarna fimm óhöpp, þrisvar sinnum var ekið útaf, einu sinni var ekið aftaná ökutæki og einu sinni var ekið á dýr. Ekki urðu meiðsl á fólki í þessum óhöppum. Ekki þótti ljóst hvað olli útafkeyrslunum en athuga mætti að bæta merkingar á beygju og setja stefnuörvar.

#### **5.4 Norðurlandsvegur við Stórhóll**

---

Á árunum 1996-1999 urðu á svæðinu sex óhöpp, þar af voru þrjú óhöpp þar sem ekið var á dýr. Tvisvar sinnum var ekið útaf og einu sinni var ekið aftaná ökutæki. Ekki urðu meiðsl á fólki í þessum óhöppum. Ekki var ljóst hvað olli öðrum óhöppum en þar sem dýr áttu í hlut. Ekki er langt frá þessum stað að vegamótum Norðurlandsvegur og Fitjavegar (714) en við vegamótin vantar upplýsingarskilti norðan frá um að framundan séu vegamót.

#### **5.5 Norðurlandsvegur við Gröf – Vatnsdal**

---

Vegurinn liggur í boga og í brekku.



Mynd 33. Norðurlandsvegur við Gröf í Vatnsdal, horft til norðurs.

Á þessum stað urðu á árunum 1991-1999 sjö óhöpp, fimm sinnum ekið á dýr, 2 ekið útaf og í annað skiptið með meiðslum á fólki. Líklega urðu útafkeyrslurnar þegar ekið var niður brekkuna og ekið útaf í beygjunni, en það er þó ekki vitað. Ekki er ljóst hvað annað gæti valdið útafkeyrslunum en yfirsýn er góð og beygjan vel ljós í báðar akstursstefnur. Ljóst er að girðingar hafa ekki haldið skepnum frá vegsvæðinu.

### **5.6 Norðurlandsvegur við Hólbak**

Vegurinn liggur yfir hæð á þessum stað en uppi á hæðinni er afleggjari að bæ. Á árunum 1991-1995 urðu þarna 2 óhöpp og var í bæði skiptin ekið á dýr án þess að meiðsl yrðu á fólki. Á árunum 1996-1999 varð þarna eitt óhapp þegar ekið var framaná ökutæki en við það urðu meiðsl á fólki. Ekki neitt eitt virðist vera að valda þessum óhöppum sem hafa orðið á þessum stað.

### **5.7 Norðurlandsvegur – Reykjabraut (724)**

Vegurinn liggur nokkuð láréttur en Reykjabraut liggur niður halla að Norðurlandsvegi. Sjónlengdir eru góðar en mikil laus mól var í vegamótum. Á árunum 1991-1995 urðu þarna þrjú óhöpp en engin óhöpp urðu þarna á árunum 1996-1999. Öll óhöppin voru útafkeyrslur. Ekki var ljóst hvað olli útafkeyrslunum.

### **5.8 Norðurlandsvegur við Laxá á Ásum**

Á árunum 1991-1995 urðu þarna 2 óhöpp, í annað skiptið var ekið á dýr en í hitt skiptið var ekið útaf. Á árunum 1996-1999 urðu þarna tvö óhöpp en í bæði skiptin var ekið á dýr. Flest þeirra óhappa sem urðu þarna voru óhöpp þar sem ekið var á dýr. Ljóst er að dýr hafa á þessu svæði haft aðgang að vegsvæðinu.

### 5.9 Norðurlandsvegur – Kotá

Gríðarlega mikið af óhöppum hafa orðið við brúna, sem er einbreið, eða átján á tímabilinu 1991-1999. Óhöppin eru af öllum gerðum. Oftast eða níu sinnum er ekið framaná, fjórum sinnum er ekið útaf, tvisvar aftaná ökutæki, tvisvar var ekið á dýr og einu sinni ekið á kyrrstæðan hlut. Sett hafa verið ljós við brúna til viðvörunar. Áætlað er að framkvæmdir við endurbyggingu vegar um Norðurárdal, frá gatnamótum Hringvegjar og Kjálkavegar að Heiðarsporði, fari fram á árunum 2004-2006.



Mynd 34. Norðurlandsvegur við Kotá, horft til austurs.

### 5.10 Norðurlandsvegur við Fremra-Kot

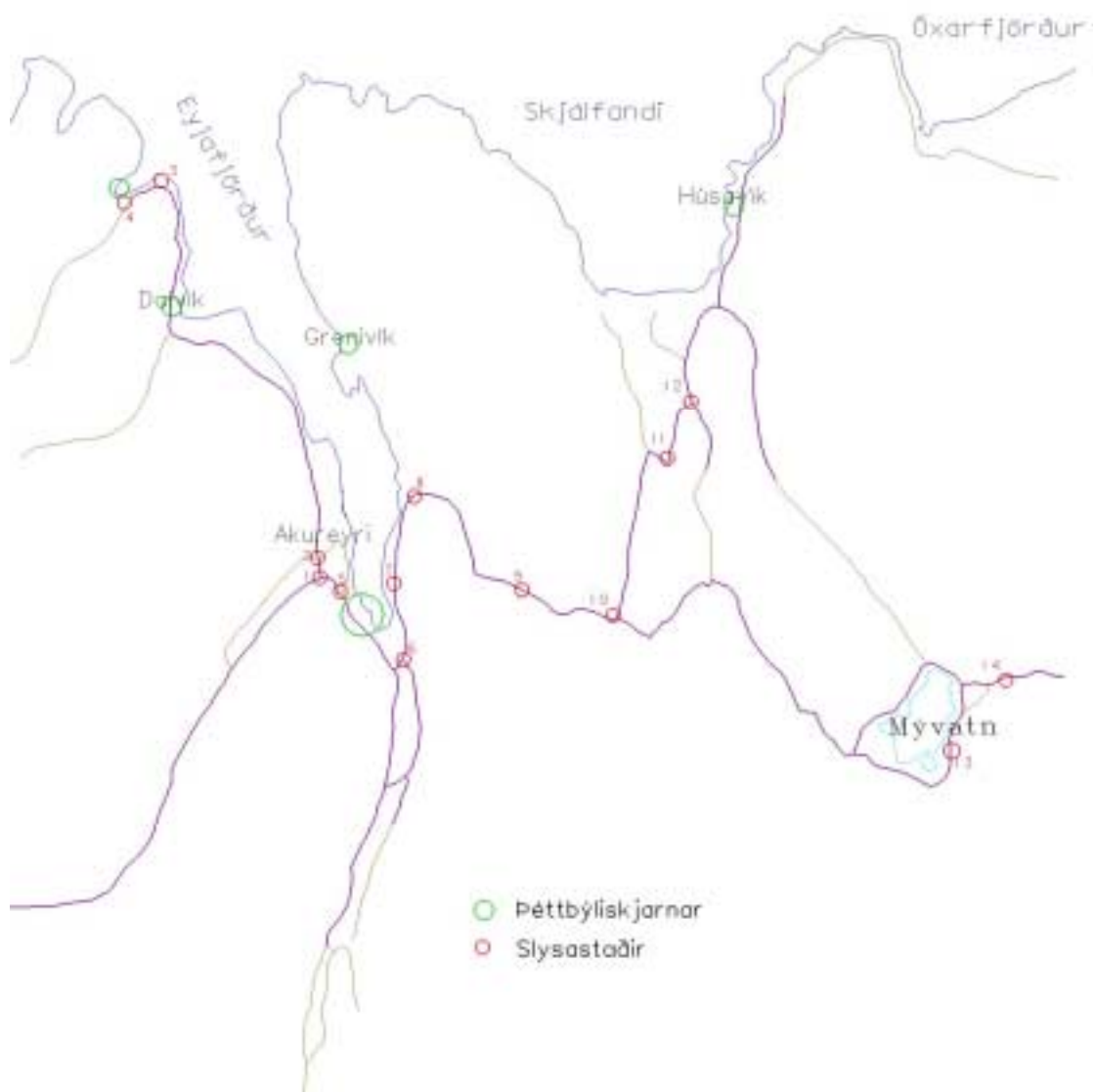
Vegurinn liggur um hæð áður en komið er að vegamótum frá norðri. Á svæðinu hafa orðið sjö óhöpp á tímabilinu 1991-1999. Sex sinnum var ekið útaf en einu sinni var ekið á dýr. Ljóst er að yfirsýn yfir veginn er ekki góð. Ekki er ljóst hvað gera má til að draga úr óhöppum á svæðinu nema hreinlega endurhanna veglínuna.



Mynd 35. Norðurlandsvegur við Fremra Kot, horft til austurs.

## 6 Norðurland eystra

Á Norðurland eystra fóru Bergþóra Kristinsdóttir og Haraldur Sigbórsson frá Línuhönnun og Rögnvaldur Jónsson frá Vegagerðinni. Dagana 5.-6. júní 2001 voru slysastaðir á Norðurlandi eystra skoðaðir. Var farið Norðurlandsveg frá Öxnadalshéiði til Akureyrar fyrsta daginn. Annan daginn var Ólafsfjarðarvegur skoðaður og Norðurlandsvegur að Norðausturvegi. Norðausturvegur var skoðaður til Húsavíkur en síðan farinn Kísilvegur til Mývatns. Með í för var Guðmundur Heiðreksson frá Vegagerðinni á Akureyri. Norðurlandsvegur frá Mývatni að Norðausturvegi var síðan skoðaður í bakleiðinni frá Mývatni að Akureyri.



Mynd 36. Slysastaðir á Norðurlandi eystra.



## 6.1 Norðurlandsvegur – Ólafsfjarðarvegur(82)

### Staðhættir

Norðurlandsvegur liggur í aflíðandi boga og tengist Ólafsfjarðarvegur honum í utanverðan bogann. Ólafsfjarðarvegur liggur í brekku upp að gatnamótunum.



Mynd 37. Vegamót Ólafsfjarðarvegar og Norðurlandsvegar, horft frá Ólafsfjarðarvegi.

### Óhöpp

Á árunum 1991-1995 urðu þarna tvö óhöpp, bæði útafkeyrslur með meiðslum á fólki. Á árunum 1996-1999 varð þarna eitt óhapp en það var útafkeyrsla og urðu meiðsl á fólki. Óhappatíðni yfir allt tímabilið er um 0,59.

### Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar

Hvorki er vitað um breytingar á tímabilinu né fyrirhugaðar lagfæringar. Verið er að laga Norðurlandsveg rétt vestan við gatnamótin vestur að Þelamörk.

### Vandamál

Gátskjöldur sést ekki vel þegar ekið er frá Ólafsfjarðarvegi að Norðurlandsvegi þar sem vegurinn liggur neðar þegar ekið er upp að Norðurlandsvegi. Töluverð umferð er um Ólafsfjarðarveg og þá aðallega til og frá Akureyri, sem hefur áhrif á umferð eftir Norðurlandsvegi.

### Hugsanleg lausn

Hækka ætti þverskjöld við enda Ólafsfjarðarvegar. Stefnugreina þarf vegamótin, í það minnsta að hluta.

### Sparnaður

Fækkun gæti orðið tæplega hálf slys á nýu ára tímabili með bættum merkingum, en um eitt slys á nýu ára tímabili með stefnugreiningu.

## 6.2 Ólafsfjarðarvegur(82) – Dagverðararvegur (816)

### Staðhættir

Ólafsfjarðarvegur liggur í boga við vegamótin sem eru rétt sunnan við brú yfir Hörgá sem er einbreið.



Mynd 38. Vegamót Ólafsfjarðarvegar og Dagverðararvegar, horft norður eftir Ólafsfjarðarvegi.

### Óhöpp

Á árunum 1991-1995 varð ekkert óhapp þarna en á árunum 1996-1999 urðu þrjú óhöpp. Tvisvar sinnum var ekið útaf, í annað skiptið urðu meiðsl á fólki og einu sinni var ekið framaná bifreið og urðu meiðsl á fólki. Óhöppin með meiðslunum urðu að vetrarlagi en hitt um haust. Heildaróhapp tíðni á öllu tímabilinu er um 0,8.

### Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar

Hvorki er vitað um breytingar á tímabilinu né fyrirhugaðar lagfæringar.

### Vandamál

Vegamótin eru mjög nálægt brúnni. Beygjur eru á veginum beggja vegna við brúna og eru vegamótin nánast í beygjinni að sunnanverðu.

### Hugsanleg lausn

Bæta mætti merkingar við brúna og vegamótin. Banna ætti framúrakstur beggja vegna við brúna og í aðdraganda vegamótanna.

### Sparnaður

Fækkun gæti orðið 1/10 eignatjón og tæplega hálf slys á níu ára tímabili.

### 6.3 Ólafsfjarðarvegur(82) austan við Múlagöng / vestan við Múlagöng

#### Staðhættir



Mynd 39. Munni Múlaganga að austanverðu.



Mynd 40. Munni Múlaganga að vestanverðu.



## **Óhöpp**

Mikið hefur verið um óhöpp við gangamunna Múlaganga bæði vestan megin og austan megin. Á tímabilinu 1991-1995 urðu í göngunum og við göngin fjórtán óhöpp. Af þeim voru sex þar sem meiðsl urðu á fólki. Sex sinnum var ekið á kyrrstæðan hlut, fimm sinnum var ekið framaná ökutæki, tvisvar sinnum var ekið í hlið ökutækis og einu sinni var ekið á gangandi vegfaranda. Á árunum 1996-1999 urðu í og við göngin átta óhöpp. Sex sinnum var ekið á kyrrstæðan hlut, einu sinni var ekið á dýr og einu sinni var ekið í hlið ökutækis. Tvisvar sinnum urðu meiðsl á fólki þegar ekið var á kyrrstæðan hlut. Óhappatíðni á öllu tímabilinu er um 19,2.

## **Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar**

Hvorki er vitað um breytingar á tímabilinu né fyrirhugaðar lagfæringar.

## **Vandamál**

Ekið er á eða utan í göngin eða skilti við þau. Á fyrra tímabilinu var nokkuð um að ekið væri framaná ökutæki en ekkert slíkt óhapp var á seinna tímabilinu. Miðað við hve óhöppum fækkar milli tímabila má draga þá ályktun að ökumenn átti sig orðið betur á því, hvernig aka skuli um göngin. Flest af þeim óhöppum, sem urðu á seinna tímabilinu, urðu við vestari gangamunnann þar sem fjórum sinnum var ekið á kyrrstæðan hlut.

## **Hugsanleg lausn**

Verja þarf gangamunna með vegriði. Breyta þarf hraðamerkum þannig að hraðinn sé fyrst settur niður í 70 km/klst svo niður í 50 km/klst. Áður en komið er að göngunum vantar merki sem gefur til kynna að vegurinn mjókkki.

## **Sparnaður**

Fækkun gæti orðið eitt og hálf eignatjón og eitt og hálf slys á níu ára tímabili.



## 6.4 Norðurlandsvegur – Dagverðareyrarvegur (816)

### Staðhættir

Þjóðvegurinn er flatur og beinn á þessu svæði en beggja vegna vegamótanna eru hæðir þar sem sjónlengdir eru skertar. Sjónlengdir við vegamótin eru þó nægar. Dagverðareyrarvegur kemur í nokkuð láréttu plani að vegamótunum.



Mynd 41. Vegamót Norðurlandsvegur og Dagverðareyrarvegur, horft frá Dagverðareyrarvegi.

### Óhöpp

Á árunum 1991-1995 urðu þarna fjögur óhöpp. Einu sinni var ekið aftaná ökutæki og var það banaslys. Þrisvar sinnum var ekið í hlið á ökutæki og urðu meiðsl á fólki í einu af þeim. Á árunum 1996-1999 urðu þarna fimm óhöpp, öll með meiðslum á fólki. Þetta voru ein aftanákeyrsla, tvisvar ekið framaná ökutæki, einu sinni ekið í hlið ökutækis og einu sinni ekið útaf. Óhappatíðni á öllu tímabilinu er um 1,42.

### Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar

Hvorki er vitað um breytingar á tímabilinu né fyrirhugaðar lagfæringar.

### Vandamál

Mikil aukning er á umferð þegar komið er þetta nálægt Akureyri en hraði umferðarinnar er sá sami og vestar þar sem umferð er minni. Ökumenn gera sér ekki grein fyrir að umferð af og á Norðurlandsveg sé meiri en fjær þéttbýlinu.

### Hugsanleg lausn

Sjónlengd til suðurs frá vegamótunum er stutt. Búið er að banna framúrakstur með merkingum og yfirborðsmálun sitt hvoru megin við vegamótin. Athuga þarf þó hvar yfirborðsmerkingar eru láttnar byrja og enda. Merkja þarf vegamótin betur.

### Sparnaður

Fækkun gæti orðið 1/5 eignatjón og rúmlega eitt slys á níu ára tímabili.



## 6.5 Norðurlandsvegur – Eyjafjarðarbraut eystri(829)

### Staðhættir

Vegamót Norðurlandsvegur og Eyjafjarðarbrautar í austanverðum Eyjafirði. Norðurlandsvegur liggur í boga og tengist Eyjafjarðarbraut honum í utanverðan bogann.



Mynd 42. Vegamót Norðurlandsvegur og Eyjafjarðarbrautar eystri, horft austur eftir Norðurlandsvegi.

### Óhöpp

Á árunum 1991-1995 varð eitt óhöpp á vegamótunum og var það útafakstur án þess að meiðsl yrðu á fólki. Á árunum 1996-1999 urðu sex óhöpp á vegamótunum en þá var fjórum sinnum ekið í hlið ökutækis og tvisvar ekið útaf við vegamótin. Í öllum óhöppunum þar sem ekið var í hlið ökutækis urðu meiðsl á fólki. Óhappatíðni á öllu tímabilinu er um 1,2.

### Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar

Hvorki er vitað um breytingar á tímabilinu né fyrirhugaðar lagfæringar.

### Vandamál

Mikið er um hliðarárekstara en einnig hefur verið nokkrum sinnum ekið útaf.

### Hugsanleg lausn

Setja þarf lágan dropa í þverveg, sem má keyra yfir eða stefnugreina vegamótin. Merkja þarf einnig vegamótin betur.

### Sparnaður

Fækkun gæti orðið 1/10 eignatjón og eitt og hálf slys á nýu ára tímabili.

## 6.6 Norðurlandsvegur – Svalbarðseyrarvegur(830)

### Staðhættir

Vegamót Norðurlandsvegur við afleggjara niður að Svalbarðseyri. Norðurlandsvegur er nokkuð beinn og flatur en Svalbarðseyrarvegur liggur upp nokkurn halla að gatnamótunum.



Mynd 43. Vegamót Norðurlandsvegur og Svalbarðseyrarvegur, horft norður eftir Norðurlandsvegi.

### Óhöpp

Á árunum 1991-1995 varð eitt óhapp á vegamótunum en þá var ekið í hlið ökutækis án þess að meiðsl yrðu á fólki. Á árunum 1996-1999 urðu þarna þrjú óhöpp. Einu sinni var ekið framaná ökutæki án þess að meiðsl yrðu á fólki en síðan var ekið aftaná ökutæki og einu sinni var ekið útaf við vegamótin. Meiðsl urðu á fólki í báðum þessum síðasttöldu óhöppum. Óhappatíðni yfir allt tímabilið er um 0,97.

### Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar

Hvorki er vitað um breytingar á tímabilinu né fyrirhugaðar lagfæringar.

### Vandamál

Akstur um vegamótin truflar umferð um Norðurlandsveg, þar sem vegfarendur eiga ekki von á umferðinni sem fer um Svalbarðseyrarveg.

### Hugsanleg lausn

Breikka mætti veginn við vegamótin með gerð vinstribeygjuvasa. Gera þarf meira úr vegamótunum t.d. með bættum yfirborðsmerkingum.

### Sparnaður

Fækkun gæti orðið 1/5 eignatjón og rúmlega hálf slys á ári.

## 6.7 Norðurlandsvegur – Grenivíkurvegur(83)

---

### Staðhættir

Vegamót Grenivíkurvegar við Norðurlandsveg. Norðurlandsvegur er í fjallshlíð á þessum stað og ekki mikið pláss fyrir vegamótin. Grenivíkurvegur er einnig í halla að vegamótunum og er nokkuð kröpp beygja á honum við vegamótin. Norðurlandsvegur er í aflíðandi boga á þessum stað.



Mynd 44. Vegamót Grenivíkurvegar og Norðurlandsvegur, horft norður eftir Norðurlandsvegi.



Mynd 45. Vegamót Grenivíkurvegjar og Norðurlandsvegjar, séð frá Grenivíkurvegi.

### Óhöpp

Á árunum 1991-1995 urðu við vegamótin þrjú óhöpp. Tvisvar var ekið aftaná ökutæki og urðu meiðsl á fólki í bæði skiptin. Einu sinni var ekið útaf við vegamótin en það var banaslys. Á árunum 1996-1999 var tvisvar ekið útaf við vegamótin og urðu meiðsl á fólki í öðru óhappinu. Heildaróhappatíðni á tímabilinu var um 1,7.

### Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar

Hvorki er vitað um breytingar á tímabilinu né fyrirhugaðar lagfæringar.

### Vandamál

Ekki er ljóst hvert vandamálið er við vegamótin. Ökuhraði er þó töluverður þegar ekið er niður frá Víkurskarði að vegamótunum.

### Hugsanleg lausn

Bæta mætti merkingar, þ.e. vara við að framundan séu vegamót þegar komið er að þeim beggja vegna eftir Norðurlandsvegi. Banna þyrfti framúrakstur við vegamótin með yfirborðsmerkingum. Skoða þarf hvar vegrið er látið enda við vegamótin hvort heldur sem er meðfram Norðurlandsvegi eða Grenivíkurvegi.

### Sparnaður

Fækkun gæti orðið 1/10 eignatjón og um hálf slys á ný á tímabili.



## 6.8 Norðurlandsvegur við Birningsstaði í Ljósavatnsskarði

### Staðhættir

Vegur er beinn og breiður á þessu svæði og ekki neitt sjáanlegt sem valdið gæti hafa þessum óhöppum. Á svæðinu eru nokkrar ójöfnur þar sem vegurinn hefur sigið.



Mynd 46. Norðurlandavegur við Birningsstaði, horft til suðurs.

### Óhöpp

Á tímabilinu 1991-1995 varð ekkert óhapp á þessum stað en á árunum 1996-1999 urðu þarna fjögur óhöpp. Einu sinni var ekið framaná ökutæki og urðu meiðsl á fólki en einnig var þrisvar ekið útaf á þessum stað og tvisvar sinnum urðu meiðsl á fólki. Óhappatíðni fyrir allt tímabilið er um 1,99.

### Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar

Hvorki er vitað um breytingar á tímabilinu né fyrirhugaðar lagfæringar. Óvíst er þó hvenær ójöfnur komu í veginn þar sem hann hefur sigið en líklegt er að þær hafi komið á athugunartímabilinu.

### Vandamál

Hugsast getur að ójöfnur sem myndast hafa vegna sigs í veginum geti valdið því að öikumenn missi stjórn á ökutækjum sínum og aki útaf. Mikill hraðakstur er á þessu svæði sem gæti verið áhrifavaldur í óhöppunum.

### Hugsanleg lausn

Bæta þyrfti umhverfi vegar og laga þarf sigið í veginum. Skoða þarf hvort ástæða er til að setja stefnuörvar í beygju sem er austan við þennan stað.





### **Sparnaður**

Við að lagfæra umhverfi vegarins mætti breyta óhöppum með meiðslum í að vera óhöpp eingöngu með eignartjóni. Þannig mætti fækka slysum um tæplega tvö á níu ára tímabili en eignartjónum fjölgar um jafnmikið.

## **6.9 Norðurlandsvegur – Norðausturvegur (85) við Kross**

---

### **Staðhættir**

Vegamót Norðurlandsvegar og Norðausturvegar sem m.a. liggur til Húsavíkur. Norðurlandsvegur beinn og flatur í vegamótunum sjálfum en liggur niður brekku austan við vegamótin. Norðausturvegur tengist Norðurlandsvegi í nokkuð láréttu plani.



**Mynd 47. Vegamót Norðurlandsvegar og Norðausturvegar, horft eftir Norðurlandsvegi til austurs.**



Mynd 48. Vegamót Norðurlandsvegur og Norðausturvegur, horft austur frá Norðausturvegi.

### **Óhöpp**

Á árunum 1991-1995 urðu þarna engin óhöpp en á árunum 1996-1999 urðu þarna tvö óhöpp. Bæði óhöppin urðu með þeim hætti að ekið var útaf en í annað skiptið urðu meiðsl á fólki en hitt óhappið var banaslys. Óhappiðni fyrir allt tímabilið er um 0,99.

### **Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar**

Hvorki er vitað um breytingar á tímabilinu né fyrirhugaðar lagfæringar.

### **Vandamál**

Ekki er ljóst hvað veldur óhöppunum við vegamótin þar sem um útafkeyrslur er að ræða, en þær eru ekki dæmigerðar fyrir vegamótasvæði.

### **Hugsanleg lausn**

Merkja þarf vegamótin betur en einnig ætti að skoða hvort setja ætti dropa í þverveginn. Afmarka mætti betur vegamótin og bæta yfirborðsmerkingar en einnig þarf að banna framúrakstur beggja vegna við vegamótin.

### **Sparnaður**

Slysum gæti fækkað um tæpleg hálf slys á níu ára tímabili.

## 6.10 Norðausturvegur(85) – beygja austan við brú – vestan við Rauðskriður

### Staðhættir

Vegur liggur í beygju að austan við brúna yfir Skjálfanda. Brúin er einbreið.



Mynd 49. Norðausturvegur við brúna yfir Skjálfandafljót, horft til austur á brúna.

### Óhöpp

Á tímabilinu 1996-1999 urðu við brúna þrjú óhöpp en ekkert á tímabilinu 1991-1995. Einu sinni var ekið á kyrrstæðan hlut án þess að meiðsl hlutust af, einu sinni var ekið útaf og einu sinni var ekið framaná bifreið en meiðsl urðu á fólki í bæði þessi skipti. Óhappatíðni á þessum stað er um 4,88.

### Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar

Hvorki er vitað um breytingar á tímabilinu né fyrirhugaðar lagfæringar.

### Vandamál

Vegurinn liggur í krappri beygju austan að brúnni.

### Hugsanleg lausn

Setja ætti stefnuörvar í beygjuna og vara þyrfti við beygjunni. Banna ætti framúrakstur.

### Sparnaður

Fækkun gæti orðið 1/10 eignatjón og 1/5 slys á nýu ára tímabili.

## 6.11 Norðausturvegur(85) – Aðaldalsvegur (845) við Tjörn

### Staðhættir

Vegamótin eru T-vegamót þar sem Aðaldalsvegur tekur við af Norðausturvegi til suðurs. Norðausturvegur frá vestri tengist í vegamótin í láréttu plani. Fyrir endann á Norðausturvegi frá vestri er mjög hár og brattur veg kantur en fyrir neðan veginn er vatn.



Mynd 50. Vegamót Norðausturvegar og Aðaldalsvegur, horft norður eftir Norðausturvegi frá Aðaldalsvegi.

### Óhöpp

Á tímabilinu 1991-1995 varð þarna eitt óhapp þar sem ekið var í hlið á ökutæki og urðu meiðsl á fólki. Tvær útafkeyrslur urðu þarna á tímabilinu 1996-1999, önnur með meiðslum hin án meiðsla á fólki. Óhappatíðnin er um 1,7.

### Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar

Hvorki er vitað um breytingar á tímabilinu né fyrirhugaðar lagfæringar.

### Vandamál

Ekki er víst að vegfarendur eftir Norðausturvegi geri sér grein fyrir hvernig vegurinn liggur í vegamótunum, þ.e. að vegurinn taki 90° beygju.

### Hugsanleg lausn

Setja vegrið á Norðausturveg þannig að þegar komið er að gatnamótunum að vestan sjáist vegriðið. Athuga mætti með að setja merki sem sýnir hvernig umferðarrétturinn er. Banna þarf framúrakstur við vegamótin.

### Sparnaður

Fækkun gæti orðið 1/10 eignatjón og tæplega hálf slys á níu ára tímabili.



## 6.12 Norðurlandsvegur austan við Mývatn

### Staðhættir

Þjóðvegur eitt austan við Mývatn. Vegurinn liggur að miklu leyti í hrauni. Mikið er af kröppum beygjum og smá hæðum. Við það verða sjónlengdir víða stuttar. Mikið er af ferðafólki þarna sem er óvant aðstæðum, sér í lagi yfir sumartímann.



Mynd 51. Norðurlandsvegur austan við Mývatn.

### Óhöpp

Tvö óhöpp áttu sér stað þarna á árunum 1991-1995 og einnig tvö á árunum 1996-1999. Þrisvar var ekið útaf og einu sinni urðu meiðsl á fólki en einu sinni var ekið á kyrrstæðan hlut án þess að meiðsl hlytust af. Óhappatíðnin er um 3,39.

### Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar

Hvorki er vitað um breytingar á tímabilinu né fyrirhugaðar lagfæringar.

### Vandamál

Vegur bíður ekki upp á að ekið sé á 90 km/klst. Sjónlengdir eru ekki langar og vegurinn liggur mikið í landinu með tilheyrandi kröppum bogum og hæðum.

### Hugsanleg lausn

Setja ætti hraðann niður í 70 km/klst. Athuga þarf einnig hvernig og hvenær er leyft að taka framúr.

### Sparnaður

Fækkun gæti orðið tæplega hálf tignatjón og tæplega hálf slys á níu ára tímabili.

## 6.13 Norðurlandsvegur - Námaskarð

### Staðhættir

Þegar ekið er í Námaskarði er austan megin kröpp beygja sem sést illa þegar komið er vestan frá.



Mynd 52. Norðurlandsvegur í Námaskarði, horft austur eftir Norðurlandsvegi.

### Óhöpp

Ekki urðu óhöpp á þessum stað á árunum 1991-1995 en á árunum 1996-1999 urðu þarna tvö óhöpp þar sem ekið var útaf. Í bæði skiptin urðu meiðsl á fólki en annað óhappið er vetraróhapp. Óhappatíðni yfir allt tímabilið er um 2,18.

### Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar

Hvorki er vitað um breytingar á tímabilinu né fyrirhugaðar lagfæringar.

### Vandamál

Beygja í blindum punkti þegar ekið er niður að austan.

### Hugsanleg lausn

Setja þyrfti stefnuörvar í beygjuna til að gera hana greinilegri.

### Sparnaður

Fækkun gæti orðið 1/5 slys á níu ára tímabili.

## 7 Aðrir staðir en slysastaðir á Norðurlandi eystra

Á Norðurlandi eystra eru nokkrir staðir sem komu til greina sem slysastaðir en af ýmsum ástæðum voru ekki teknir með í umfjöllunina um slysastaðina. Ýmist var það vegna þess að ekki fundust neinar ástæður fyrir óhöppunum eða lausnir á vandanum eða að fyrirhugaðar séu breytingar á staðnum. Einnig er umfjöllun hérna um vegarkafla þar sem mikið er af óhöppum af sömu gerð án þess að ljóst sé hvað veldur eða hver lausnin sé.

### 7.1 Norðurlandsvegur austan við Þverá í Öxnadal

---



Mynd 53. Norðurlandsvegur austan við Þverá, horft til vesturs.

Á svæðinu urðu þrjú óhöpp á tímabilinu 1991-1999. Tvisvar var ekið útaf og einu sinni ekið í hlið ökutækis. Ekki er ljóst hvað veldur óhöppunum. Setja mætti stefnuörvar í beygjuna.

### 7.2 Norðurlandsvegur við Bægisá í Öxnadal

---

Vegurinn liggur í boga og er tenging við afleggjara í utanverðum boganum.



Mynd 54. Norðurlandsvegur við Bægisá.

Á árunum 1991-1995 urðu þarna 4 óhöpp, tvisvar ekið útaf, einu sinni ekið í hlið ökutækis og einu sinni var ekið aftaná ökutæki. Ekki urðu þarna óhöpp á árunum 1996-1999. Ekki var neitt sjáanlegt sem skýrt gat þessi óhöpp.

### **7.3 Ólafsfjarðarvegur(82)**

Á Ólafsfjarðarvegi frá vegamótum við Norðurlandsveg og norður fyrir afleggjara að Litla-Árskógsandi hefur orðið mjög mikið af óhöppum og þá mest af útafkeyrslum. Algengt er að þær verði að vetrarlagi í vetrarfærð. Við flestar þessar útafkeyrslur urðu meiðsl á fólki. Á nokkrum stöðum hafa orðið óhöpp á saman stað eins og við Hvamm 2, Baldursheim, Torfnes, á móts við Rauðavík og við vegamót að Litla-Árskógsandi. Ekki er ljóst hvað veldur þessum óhöppum, en líklegt má telja að ökuhraði hafi þarna áhrif sem og hálka. Á þessu svæði þarf að skoða vel umhverfi vegarins til að reyna að draga úr alvarleika afleiðinga óhappanna. Á myndinni hér á eftir má sjá fláa og umhverfi vegarins við Hvamm 2. Sjá má að frekar hátt er niður af veginum og flái brattur, vegöxlin lítil og stutt er í djúpan skurð fyrir utan veginn.





Mynd 55. Ólafsfjarðarvegur við Hvamm 2, horft til norðurs.

#### ***7.4 Ólafsfjarðarvegur(82) norðan við Hauganesafleggjara***

---

Nokkuð kröpp beygja rétt norðan við afleggjarann að Hauganesi.



Mynd 56. Ólafsfjarðarvegur norðan við afleggjara að Haugnesi, horft til norðurs.



Á þessu svæði hafa orðið fimm óhöpp. Þrisvar sinnum var ekið útaf, en tvisvar sinnum var ekið aftaná ökutæki. Líklegast er að ekið sé útaf í beygju og setja ætti upp stefnuörvar í beygjuna.

### **7.5 Ólafsfjarðarvegur(82) Svarfaðardalsá**

Brú yfir Svarfaðardalsá er tvíbreið. Gatnamót eru vestan megin við brúna en góð yfirsýn er við gatnamótin.



**Mynd 57. Ólafsfjarðarvegur við Svarfaðardalsá, horft til austurs á brúna.**

Á tímabilinu 1991-1999 urðu þarna sex óhöpp og þar af eitt banaslys. Fjórum sinnum var ekið útaf við brúna, einu sinni var ekið aftaná ökutæki og einu sinni var ekið í hlið ökutækis en það var banaslysið. Ekki er ljóst hvað veldur óhöppunum en setja ætti stefnuörvar í beygjurnar beggja vegna við brúna.

### **7.6 Ólafsfjarðarvegur(82) – Áningarstaður norðan við Ólafsfjörð**

Áningarstaður áður en komið er inn í Ólafsfjörð frá Múlagöngum.



Mynd 58. Áningarstaður norðan við Ólafsfjörð, horft til suðurs.

Á tímabilinu 1991-1995 urðu þarna tvö óhöpp, bæði við það að ekið var í hlið ökutækis, annað óhappið var með meiðslum á fólki en hitt án meiðsla. Á árunum 1996-1999 urðu þarna einnig tvö óhöpp, í bæði skiptin var ekið í hlið ökutækis og urðu meiðsl á fólki í annað skiptið en ekki hitt. Óhappatíðni yfir allt tímabilið er um 2,9.

Í öllum óhöppunum var ekið í hlið ökutækja. Sjónlengdir virtust þó vera í lagi. Hugsast getur að umferðarréttur við áningarstaðinn sé óskýr og að setja þyrfti upp biðskyldu við innákeyrslurnar á veginn.

### **7.7 Norðurlandsvegur –gatnamót við Vatnsárenda – Ljósavatn**

Vegurinn liggur í boga við Ljósavatn.



**Mynd 59. Norðurlandsvegur við Ljósavatn.**

Á árunum 1996-1999 urðu þarna tvær útafkeyrslur og urðu meiðsl á fólki í bæði skiptin. Ekki er ljóst hvað gæti hafa valdið þessum útafkeyrslum en önnur varð að vetrarlagi.

### **7.8 Norðausturvegur(85) – beygja við vegamót að útkinnarvegi (851)**

Norðausturvegur liggur í kröppum boga.



**Mynd 60.** Norðurlandsvegur í beygju vestan við vegamót að Út-Kinnarvegi.

Á árunum 1991-1995 var ekið þrisvar sinnum útaf á þessum stað. Engin óhöpp urðu þarna á tímabilinu frá 1996-1999. Þetta þyrfti og stækka stefnuörvar í beygjuni.

### **7.9 Norðausturvegur – Kísilvegur (87)**

---

Sjónlengdir við vegamótin eru í lagi en miklir þungaflutningar eru um Kísilveg að Mývatni.



**Mynd 61. Vegamót Norðrausturvegar og Kísilvegur, horft til norðurs.**

Á tímabilinu 1991-1999 urðu þarna sjö óhöpp. Tvisvar sinnum var ekið útaf, tvisvar sinnum var ekið aftaná ökutæki, einu sinni í hlið og framaná ökutæki og einu sinni ekið á dýr. Ekki er ljóst hvað hefur valdið óhöppunum. Banna þyrfti framúrakstur við vegamótin og gera meira úr vegamótunum til að vegfarendum sé fyrir ljóst að framundan séu vegamót.



## 8 Athugasemdir frá sveitarfélögum á Norðurlandi

Leitað var eftir upplýsingum og álitum frá stærstu sveitarfélögum þar sem skoðaðir voru slysastaðir. Leitað var eftir upplýsingum um slysastaði og hvort að áhugi væri fyrir að gerðar væru einhverjar breytingar á þjóðvegum í sveitarfélaginu. Svör fengust frá Blönduósbæ og Skagafirði.

### **8.1 Blönduósbær**

---

Blönduósbær hafði ekki neinar upplýsingar um slys eða óhöpp á þjóðvegum í bænum.

### **8.2 Skagafjörður**

---

Sveitarfélagið Skagafjörður hafði ekki skráðar upplýsingar um slys eða óhöpp í sveitarfélaginu en benti á skrifstofur tryggingarfélaganna VÍS og Sjóvár-Almennra á Sauðárkróki en þar hefur verið safnað upplýsingum um óhöpp á svæðinu.

Á óskalista bæjaryfirvalda til að auka umferðaröryggi við Sauðárkrók er lagfæring Strandvegar, þ.e. laga þyrfti legu vegarins og fækka tengingum.

Var bent á að brýnt væri að skoða tengingu þjóðvegur nr. 1 og Sauðárkróksvegar en hún þætti varhugaverð.

## 9 Austurland

Á Austfirði fóru Rögnvaldur Jónsson frá Vegagerðinni og Haraldur Sigbórsson frá Línuhönnun. Ferðin var farin 7.-8. júní 2001. Ekið var frá Mývatni og austur að Egilsstöðum fyrri daginn en seinni daginn var farið frá Egilsstöðum austur fyrir Höfn. Rögnvaldur var með í för þegar skoðað var vegakerfið á Austfjörðum allt suður til Breiðdalsvíkur. Haraldur hélt svo einn áfram för suðurleiðina austur fyrir Höfn. Umdæmisskrifstofa Vegagerðarinnar á Reyðarfirði var heimsótt og rekstrarstöðvar á Egilsstöðum og Höfn í Hornafirði. Urðu menn samferða ferðalöngunum eftir því sem við átti. Guðni Nikulásson rekstrarstjóri Vegagerðarinnar á Egilsstöðum slóst í för um nágrenni Egilstaða, hringinn kringum Lagarfljót og um Skriðdal. Sveinn Sveinsson frá umdæmisskrifstofu Vegagerðarinnar í Reyðarfirði var með í för frá Egilsstöðum til Breiðdalsvíkur. Reynir rekstrarstjóri á Höfn skoðaði með Haraldi svæðið kringum Höfn.

Ekki fundust margir slysastaðir á Austfjörðum. Ástæðan fyrir því er lítil umferð og því var ekki hægt að benda á marga staði, þar sem óyggjandi mátti segja, að lagfæringar fækkuðu slysum. Hins vegar var bent á nokkra staði, sem ætti að lagfæra. Í slíkum tilfellum er umferðaröryggisávinningur þó óviss. Aðferðafræðin, sem beitt var, kallast fremur öryggisrýni núverandi vegakerfis fremur en lagfæring slysastaða. Kafli 3 um almennar athugasemdir er því sérstaklega mikilvægur í þessu tilfelli, þar sem tillögur um endurbætur einstakra staða á Austurlandi eru fáar.

Fyrir lá slysakort af Austurlandi fyrir árin 1991-1995 en slysakort fyrir árin 1996-1999 voru fullgerð skömmu eftir ferðalagið og voru upplýsingar úr þeim notaðar við vinnslu þessarar skýrslu. Vitað var, að staðsetningar óhappa og slysa voru víða ónákvæmar. Var það haft í huga, þegar slysasagan var skoðuð og ávinningur hugsanlegra aðgerða metinn.



Mynd 62. Slysastaðir á Austurlandi.

## 9.1 Austurlandsvegur - Fagradalsbraut (að Egilsstöðum).

### Staðhættir

Vegamótin eru krossgatnamót á Austurlandsvegi við innkeyrslu að Egilsstöðum að vestan. Þau hafa verið stefnugreind að hluta. Vegurinn liggur á flatlendi og sjónlengdir eru nægar.



Mynd 63. Vegamót Austurlandsvegur við Egilsstaði

### Óhöpp

Árið 1992 varð þarna útafkeyrsla með meiðslum og 1995 urðu einnig meiðsli, þegar ekið var á kyrrstæðan hlut. Nokkuð ógreinilegt er hvernig ástandið er á árunum 1996-1999, en líklega gerðist ekkert í gatnamótunum sjálfum. Til voru árleg slysakort fyrir tímabilið 1991-1995 í stærri mælikvarða og hjálpuðu þau til að staðsetja slysin.

### Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar

Hvorki er vitað um breytingar á tímabilinu né fyrirhugaðar lagfæringar.

### Vandamál

Ekki hefur verið tekið mikið tillit til umferðar að gistiheimilinu Egilsstöðum í útfærslu gatnamótanna hingað til. Umferð er þó að aukast í þá áttina. Þetta eru því fjögurra arma gatnamót með þó nokkurri og sívaxandi umferð. Hér vantar vinstribeygjurein að gistiheimili. Þá þarf að forðast fleiri tengingar inn á þjóðveginn í nágrenni við gatnamótin. Deilt hefur verið um deiliskipulag Kaupvangs og tengingu inn á Austurlandsveg, sbr. ýmis bréf frá árinu 1999. Vonandi bera skipulagsyfirvöld gæfu til í samráði við Vegagerðina að hamla gegn slíkum viðbótartengingum.



### **Hugsanleg lausn**

Hér væri heppilegt, að setja upp hringtorg. Rými er nægjanlegt og aðrar forsendur eru til staðar. Fjórir armar myndu ganga inn í torgið og beygjustraumur eru stórir. Hringtorg myndi dempa ökuhraða og gæti einnig verið fallett á þessum stað, t.d. með listaverki í miðju torgsins.

### **Sparnaður**

Eitt óhapp með meiðslum gæti breyst í eitt eignatjónsóhöpp á 9 ára tímabili.



## 9.2 Austurlandsvegur, brú við Lagarfljót

### Staðhættir

Þetta er tvíbreið brú yfir Lagarfljót og er nokkur halli að henni að vestan. Sjónlengdir eru góðar.



Mynd 64. Brú yfir Lagarfljót.

### Óhöpp

Erfitt er að greina nákvæmlega á slysakortum, hvort óhöppin gerast Egilsstaðamegin, á brúnni eða Fellabæjarmegin, svo að hér eru einfaldlega talin upp þau óhöpp, sem gerast á svæðinu. 1991-1999 gerast þarna 4 aftanákeyrslur með eignatjóni og fjórum sinnum er keyrt á kyrrstæðan hlut. Af þeim voru tvö slys með meiðslum. Einu sinni var ekið á gangandi, sem meiddist og einu sinni var ekið á hlið bifreiðar, sem einnig orsakaði meiðsli.

### Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar

Settar voru stálmottur á akbraut brúarinnar árið 1997.

### Vandamál

Aðalhættan skapast við hraðakstur, sem er nokkuð algengur við brúna. Þetta er langur og beinn vegkafli. Þá er hættan líklega meiri við hálkuaðstæður.

### Hugsanleg lausn

Draga úr hraða á vegköflunum að brúnni með hraðahindrandi aðgerðum. Einnig mætti lengja vegrið og merkja betur.

### Sparnaður

Hér mætti fækka um rúmlega hálf tignatjón og eitt slys á níu ára tímabili.



Mynd 65. Aðstæður við brúarenda brúar yfir Lagarfljót.

### 9.3 Austurlandsvegur – Flugvallarvegur (Egilsstöðum)(941)

#### Staðhættir

Þetta eru þriggja arma gatnamót á jafnsléttu.



Mynd 66. Vegamót Austurlandsvegur og afleggjara út á Egilsstaðaflugvöll.

#### Óhöpp

Hér urðu aftanákeyrslur án meiðsla '92 og '96. Árið 1995 var keyrt á kyrrstæðan hlut og hlutust meiðsli af. Þá var ekið á hlið ökutækis árið 1998 og olli það meiðslum.

#### Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar

Hér hefur ýmislegt verið gert, t.d. sett löng miðeyja í þvergötuna. Þessar breytingar eru ótvírætt til batnaðar.

#### Vandamál

Gatnamótin eru enn nokkuð víðáttumikið flæmi með ógreinilegum akstursstefnum. Þá vantar yfirborðsmerkingar sem banna framúrakstur á þjóðvegi 1 við gatnamótin (sjá mynd 67).

#### Hugsanleg lausn

Fullstefnugreina gatnamótin með sér vinstribeygjuakreinum af þjóðveginum.

#### Sparnaður

Gæti orðið hálf slys og 1/5 eignatjón á níu ára tímabili.

## 9.4 Austurlandsvegur í Skriðdal, einbreið brú við Jóku

### Staðhættir

Einbreið brú með skertri sjónlengd. Brúin liggur hærra en umhverfið og skyggir á veginn og umferðina.



Mynd 67. Einbreið brú við Jóku, sjónlengd skert við brúna.

### Óhöpp

1991-1995 verða þarna 3 útafkeyrslur og þar af ein með meiðslum. 1996-1999 verður þarna ein útafkeyrsla án meiðsla. Mesta hættan virðist vera í tengslum við beygjur á svæðinu og skertar sjónlengdir.

### Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar

Hvorki er vitað um breytingar á tímabilinu né fyrirhugaðar lagfæringar.

### Vandamál

Skert sjónlengd við brúna.

### Hugsanleg lausn

Setja ræsi (hólk) í staðinn og endurhanna veginn (hækka) báðum megin brúar. Einnig mætti komast af með að endurhanna veginn, ef vel er að því staðið.

### Sparnaður

Gæti orðið tvö eignatjón og tæplega eitt slys á níu ára tímabili.



## 9.5 Neðri Stafur á Seyðisfjarðarvegi(93)

### Staðhættir

Neðri Stafur á Seyðisfirði. Brekkan er brött og beygjan kröpp.



Mynd 68. Neðri Stafur í Seyðisfirði (mynd frá Ágústi Mogensen).

### Óhöpp

Ein útafkeyrsla varð með meiðslum árið 1997 og síðan varð aftanákeyrsla þarna á tímabilinu 1991-1995. Mikið er um óskráðan útafakstur.

### Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar

Hvorki er vitað um breytingar á tímabilinu né fyrirhugaðar lagfæringar.

### Vandamál

Vegurinn er hlykkjóttur og vegriðslaus. Stikur og stefnuörvar eru fáar. Í þessari beygju hafa þó nokkrir keyrt útaf.

### Hugsanleg lausn

Tiltölulega auðvelt væri að gera lendingarpúða fyrir bíla hér og grjóthreinsa. Förin í brekkunni eru eftir bíla, sem fóru útaf nýlega. Þá sjást stikur á myndinni, en 50 metrar eru á milli þeirra. Kunnugir segja, að í verstu Austfjarðarpökum sjáist ekki á milli stika. Því væri 25 metra bil heppilegra í þessu tilviki.

### Sparnaður

Spara mætti u.þ.b. 1/5 eignatjón og 1/5 slys á nýu ára tímabili.



## **9.6 Norðfjarðarvegur(92), beygjur norðan og sunnan við Oddsskarð**

### **Staðhættir**

Mikill bratti og beygjur eru við Oddsskarð. Göngin eru fremur stutt, en aðdragandi er langur.



Mynd 69. Ómerkt beygja sunnan við Oddsskarðsgöng.

### **Óhöpp**

Á tímabilinu 1991-1995 er 6 sinnum keyrt á fastan hlut án meiðsla, en 1996-1999 alls 5 sinnum. Ennfremur eru nokkrar útafkeyrslur, sumar með meiðslum, sem erfitt er að staðsetja nákvæmlega. Þó virðist ástandið vera verra sunnan megin.

### **Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar**

Hvorki er vitað um breytingar á tímabilinu né fyrirhugaðar lagfæringar.

### **Vandamál**

Vantar vegrið og betri merkingar. Útafakstur hefur orðið í kröppum beygjum.

### **Hugsanleg lausn**

Setja upp stefnuörvar í beygjunum og gátskjöld til að vara við þeim. Þá mætti merkja betur og verja enda jarðganganna, til að halda afleiðingum ákeyrslna í lágmarki.

### **Sparnaður**

Gæti orðið u.þ.b. ein útafkeyrsla á níu ára tímabili.

## 9.7 Norðfjarðarvegur(92) – Mjóafjarðarvegur(953)

### Staðhættir

Vegamót Norðfjarðarvegur (953) og Mjóafjarðarvegur eru á Fagradal í Örafum og er halli nokkur upp á aðalveginn, sem er einnig í nokkrum halla. Tengingin er að mestu ófrágengin. Þarna er mjög lítil umferð. Flái er brattur á Norðfjarðarvegi og ekkert vegrið.



Mynd 70. Vegamót Norðurfjarðarvegur og Mjóafjarðarvegur á Fagradal í Örafum.

### Óhöpp

Árin 1991-1995 verða þarna á svæðinu (brekkan meðtalin) fjórar útafkeyrslur með meiðslum, einu sinni er ekið framaná ökutæki, þar sem afleiðing er meiðsli og eitt banaslys varð, þegar ekið var á hlið ökutækis. Árin 1996-1999 verða tvær útafkeyrslur með meiðslum og einu sinni er keyrt á búfé.

### Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar

Hvorki er vitað um breytingar á tímabilinu né fyrirhugaðar lagfæringar.

### Vandamál

Hér hefur orðið útafakstur, aðallega að vetri til.

### Hugsanleg lausn

Setja mætti upp vegrið við vegamótin. Einnig mætti útfæra þverveginn þannig, að nokkra metra inn eftir honum væri hann í u.þ.b. sömu hæð og aðalvegurinn. Þá þyrfti slitlag að ná vel inn á þverveginn. Setja mætti vegrið í brekkuna alla og laga umhverfi vegarins.

### Sparnaður

Spara mætti tvær útafkeyrslur með meiðslum á níu ára tímabili.

## 9.8 Austurlandsvegur við Hoffellsá

### Staðhættir

Einbreið brú á breiðum og beinum vegi á jafnsléttu. Vegamót eru nálægt brúnni.



Mynd 71. Hoffellsá í Hornafirði. Horft í vestur.

### Óhöpp

Á tímabilinu 1991-1995 verða þarna 3 útafkeyrslur, þar af 2 með meiðslum. Eitt eignatjónsóhapp verður, þegar keyrt er á brúna. Á tímabilinu 1996 til 1999 verður eitt eignatjónsóhapp, þegar ekið er á brúna og annað þegar ekið var á kind.

### Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar

Hvorki er vitað um breytingar á tímabilinu né fyrirhugaðar lagfæringar.

### Vandamál

Keyrt hefur verið á brúna og útaf í nágrenni við brúna.

### Hugsanleg lausn

Gera þessa brú tvíbreiða. Allar aðstæður og útfærsla vegarins að öðru leyti kalla á slíka lausn. Merkingar virðast vera í þokkalegu lagi.

### Sparnaður

Tvö og hálf eignatjónsóhöpp, þegar ekið er á brúna og tvær útafkeyrslur með meiðslum á níu ára tímabili.

## 9.9 Hafnarvegur(99) við Dilknes

### Staðhættir

Um er að ræða aflíðandi beygju á Hafnarvegi, ekki langt frá Höfn.



Mynd 72. Beygjur á Hafnarvegi við Dilknes.

### Óhöpp

Á árunum 1991 til 1995 er tvisvar ekið útaf. Í bæði skiptin hlutust meiðsli af. Á árunum 1996 til 1999 er einu sinni ekið útaf þannig að einhver slasaðist. Þetta var að vetrarlagi.

### Breytingar á tímabilinu – fyrirhugaðar lagfæringar

Settar hafa verið upp stefnuörvar á beygjuna.

### Vandamál

Útafakstur, mest á vetrum, er vandamál. Ökumenn, sem aka útaf, eru mest yngra fólk, sem ekur of hratt.

### Hugsanleg lausn

Merkja betur með stærri merkjum. Nota ætti stærri og þéttari stefnuörvar.

### Sparnaður

Um hálfúttafakstursslys með meiðslum á níu ára tímabili.



## 10 Aðrir staðir en slysastaðir á Austurlandi

### **10.1 Gatnamót á Egilsstöðum, Fagradalsbraut – Tjarnarbraut - Tjarnarás**

Þetta eru fjögurra arma að hluta til stefnugreind gatnamót í nokkrum hliðarhalla.



**Mynd 73. Gatnamót Fagradalsbrautar, Tjarnarbrautar og Tjarnarás.**

Þetta er innan Egilsstaða og upplýsingar um umferðaröryggi lágu ekki fyrir tímabilið 1991-1995 og á tímabilinu 1996-1999 eru þær ógreinilegar. Hugsanlega má þó rekja eina ákeyrslu á fastan hlut að vetrarlagi með meiðslum til gatnamótanna. Akstursstefnur eru ekki skýrar, þegar komið er að gatnamótunum í fyrsta sinn. Hringtorg væri hér besta lausnin, en líklega er halli helst til of mikill fyrir þá lausn. Setja mætti dropa í þvergötuna og stefnugreina gatnamótin til fulls.

### **10.2 Tenging Samskipa við þjóðveginn við Egilsstaði**

Hér hefur fyrirtæki komið sér upp tengingu við þjóðveginn, sem er ekki nægjanlega skýrt afmörkuð. Tenging fyrir Landflutninga-Samskip er um 300 m frá aðalinnkeyrslu í Egilsstaði og staðsett á blindhæð.





**Mynd 74. Tenging Landflutninga-Samskipa við Austurlandsveg hjá Egilsstöðum.**

Staðsetning óhappa og slysa eru ekki nægjanlega nákvæmar til að meta þennan stað. Tenging er á blindhæð og inn- og útafkeyrslur ekki afmarkaðar. Hana á að fjarlægja og tengja inn á götu sunnan megin. Valkostur er einnig að lækka hraða.



**Mynd 75. Frágangur aðkomu Landflutninga-Samskipa við Austurlandsveg.**

### 10.3 Tengingar við Eyvindará við Egilsstaði (vegur til Seyðisfjarðar)

Margar tengingar eru inn á þjóðveginn á þessu svæði og vegurinn sjálfur hlykkjóttur.



Mynd 76. Tengingar við Seyðisfjarðarveg við Eyvindará.

Upplýsingar lágu ekki fyrir 1991-1995, en hugsanlega má rekja eina ákeysrslu á kyrrstæðan hlut með meiðslum til þessa svæðis á tímabilinu 1996-1999. Vegurinn liggur í beygjum og er hér fjöldi tenginga, sem skapa hættu. Leggja þarf stofnvegi og tengja við aðalveg í fáum vel skilgreindum gatnamótum.



Mynd 77. Aðstæður við Eyvindará.

## 10.4 Höfn, hámarkshraðamerkingar

Vegurinn til Hafnar er á jafnsléttu og er beinn. Hann bíður því upp á hraðakstur.



Mynd 78. Þéttbýlisskilti við Höfn (mynd frá Ágústi Mogensen).

Erfitt er að kenna misræmi í hámarkshraðamerkingum um óhöppin og slysin, sem gerast á kaflanum, þó að merkingar kunni að hafa átt sinn þátt í lægra umferðaröryggi í einhverjum tilfellum. Þá veldur svona misræmi óþægindum í akstri. Hámarkshraði á Höfn er fyrst færður niður í 70 km/klst., síðan í 50 og að lokum niður í 45. Samkvæmt lögbirtingarblaðinu er 60 km hámarkshraði á kaflanum. Láta ætti 50 km/klst gilda fyrir þéttbýlisstaðinn Höfn allan. Taka verður niður allar 45 km/klst merkingar. Auglýsa þarf að nýju í Lögbirtingarblaðinu. Færa þéttbýlisskilti við Höfn og Nesjahverfi nær bænum. Setja upp hámarkshraðaskilti, sem sýna fyrst 70 km/klst fjær bænum og svo 50 km/klst nær honum. Eðlilegur hraði innanbæjar er 50 km/klst, en lækka má hann í 30 km/klst á einstökum götum, ef vilji er til.





Mynd 79. Hámarkshraði innanbæjar er 45 km/klst á Hornafirði (mynd frá Ágústi Mogensen).



Mynd 80. Við afleggjarann að Edduhóтели (horft til austurs) (mynd frá Reyni rekstrarstjóra Vegagerðarinnar).





## 11 Athugasemdir frá sveitarfélögum á Austurlandi

Bréf voru send til Austur-Héraðs (Egilsstaðir), Fellahrepps, Fjarðabyggðar og Sveitarfélagsins Hornafjarðar.

Svör bárust einungis frá einum aðila, Fellahreppur gerði grein fyrir sjónarmiðum sínum. Ekki voru til upplýsingar um óhöpp og slys hjá þeim. Þeir bentu á að kaflinn frá enda Lagarfljótsbrúar og út fyrir gatnamót Upphéraðsvegar sé hættulegur. Einnig töldu þeir, að umferðaröryggi myndi batna til muna við breytingu á legu vegar í gegnum Fellabæ skv. aðalskipulagi.



## 12 Arðsemi lagfæringa

Hægt er að áætla kostnað við lagfæringar þeirra staða sem skilgreindir hafa verið sem slysastaðir hér að framan. Út frá því má síðan meta arðsemi lagfæringanna miðað við áætlaða fækkun óhappa. Fundin er svokölluð Fyrsta árs renta, FÁR (e. first year rate of return) sem er ávinningur vegna aukins umferðaröryggis fyrsta árið deilt með kostnaði fyrsta árið. Miðað er við að óhapp þar sem einungis um er að ræða eignartjón kosti þjóðfélagið 743 þúsund krónur en slys kosti tæplega 13,5 milljónir krónur. eru þessar tölur uppfærðar miðað við vísitölu í árslok 2001.

Allar kostnaðartölur eru lauslega áætlaðar og miða við kostnað við sambærileg verk. Sem grunn fyrir áætlun um kostnað er notast við eftirfarandi kostnaðartölur:

Full stefnugreining	15 - 20 millj. kr
Hringtorg	25 - 30 millj. kr
Viðvörðunarljós við brú	0.8 millj. kr
Stefnugreining með málun	10 millj. kr
Dropi í þverveg	3 millj. kr
Breikkun vegar með gerð vinstri beygju akreinar	7 millj. kr
Yfirborðsmerkingar	50 kr/m
Upplýsingarskilti	50 þúsund kr
Stefnuör	20 þúsund kr/stk.
Vegrið	7 þúsund kr/m
Hreinsun á vegsvæði	0,5 millj.kr/km
Lagfæring á girðingu + skurði	1 millj kr/km
Lagfæring fláa	0,5 millj kr/km

Hér á eftir eru töflur sem sýna niðurstöður á FÁR fyrir slysastaðina á Norðurlandi og Austurlandi.



## Norðurland vestra

Staður	Aðgerðir	Kostnaður við aðgerðir [kr]	Fjöldi		Fækkun		Sparnaður á ári millj.kr	Fyrsta árs renta %	
			óhappa án meiðsla	slysa	Bana- slysa	eignatjóna á ári stk			slysa á ári stk
NORÐURLANDSVEGUR VIÐ SÍKÁ	Bæta þarf merkingar - lækka hraða við brúna	200.000	5	3		0,03	0,07	0,91981	460%
NORÐURLANDSVEGUR VIÐ VEGAMÓT AÐ REYKJASKÓLA	Bæta merkingar	200.000	2	1		0,02	0,01	0,16638	83%
NORÐURLANDSVEGUR – HEGGSTAÐANESVEGUR(702) – MIÐFJARÐARVEGUR(704)	Merkja þarf betur gatnamótin	200.000	2	1		0,02	0,01	0,16638	83%
NORÐURLANDSVEGUR – HVAMMSTANGAVEGUR(72)	Breikka þjóðveg, loka áningarstað af Norðurlandsvegi.	3.000.000	9	2		0,10	0,02	0,37406	12%
	Stefnugreining	15.000.000	9	2		0,10	0,07	0,9735	6%
NORÐURLANDSVEGUR GEGNUM VÍÐIHLIÐ	Afmarka betur inná keyrslur við félagsheimili og við söluskála. Setja mætti buldurspeli til að draga úr hraðann niður í skiltaðan hraða.	2.000.000	2	4		0,01	0,09	1,20714	60%
NORÐURLANDSVEGUR VIÐ GALTARNES	Laga umhverfi	1.500.000	1	4		-0,28	0,27	3,39014	226%
NORÐURLANDSVEGUR – VATNSDALSVEGUR(722) – ÞINGEYRARVEGUR(721)	Bæta merkingar og færa merki sem er á staðnum.	400.000	2	3		0,02	0,03	0,4661	117%
NORÐURLANDSVEGUR VIÐ SKINNASTAÐI	Banna framúrakstur	200.000	4	2		0,04	0,02	0,33276	166%
NORÐURLANDSVEGUR VIÐ HJALTABAKKA	Laga umhverfi - loka innákeyrslu	1.000.000	2	4		-0,27	0,27	3,3984	340%
NORÐURLANDSVEGUR VIÐ BLÖNDUÓS - SVÍNVETNINGABRAUT	Stækka þyrfti hringinn í hringtorginu.	8.000.000	7	0		0,04	0,00	0,02891	0%
SKAGASTRANDARVEGUR - LAXÁ	Bæta merkingar og setja upp viðvörðunarljós.	1.000.000	4	2		0,18	0,09	1,33104	133%
NORÐURLANDSVEGUR VIÐ BREIÐAVAÐ	Hafa heildregnalínu, einnig má bæta frágang við vegamót að bæ.	500.000	6	2		0,07	0,03	0,49914	100%
NORÐURLANDSVEGUR VIÐ GEITASKARÐ	Athuga mætti með að setja stefnuörvar en einnig að var við beygju.	500.000	5	5		0,06	0,06	0,7906	158%
	Gera þyrfti betri axlir og laga fláa	1.500.000	5	5		-0,33	0,33	4,248	283%
NORÐURLANDSVEGUR – SVÍNVETNINGABRAUT (731)	Færa skilti við beygju, bæta merkingar sem var við gatnamótunum. Athuga mætti einnig að setja stefnuörvar í beygju á Norðurlandsvegi ofan við vegamótin.	500.000	2	1		0,02	0,02	0,24131	48%
NORÐURLANDSVEGUR – SAUÐÁRKRÓKSBRAUT(75)	Bæta merkingar, draga út hraða t.d. með buldurspelum	300.000	5	0		0,06	0,00	0,0413	14%
	Gera Hringtorg	30.000.000	5	0		0,03	0,00	0,02065	0,1%



## Norðurland eystra

Staður	Aðgerðir	Kostnaður við aðgerðir [kr]	Fjöldi			Fækkun		Sparnaður á ári millj.kr	Fyrsta árs renta %
			óhappa án meiðsla	slysa	Bana-slysa	eignatjóna á ári stk	slysa á ári stk		
NORÐURLANDSVEGUR – ÓLAFSFJARÐARVEGUR(82)	Hækka þverskjöld við enda Ólafsfjarðarvegur, bæta merkingar Stefnugreining	300.000	0	3		0,00	0,03	0,44958	150%
ÓLAFSFJARÐARVEGUR(82) – DAGVERÐARÁRVEGUR (816)	Athuga með hraðamerkingar og einnig að banna framúrakstur.	200.000	1	2		0,01	0,03	0,45784	229%
ÓLAFSFJARÐARVEGUR(82) AUSTAN VIÐ MÚLAGÖNG / VESTAN VIÐ MÚLAGÖNG	Verja þarf gangamunna með leiðara. Breyta hraðamerkum þannig að hraðinn sé fyrst settur niður í 70 km/klst svo niður í 50 km/klst.	4.000.000	14	8		0,16	0,18	2,5134	63%
NORÐURLANDSVEGUR – DAGVERÐARÁRVEGUR (816)	Merkja þarf betur vegamótin.	300.000	2	6	1	0,02	0,12	1,59005	530%
NORÐURLANDSVEGUR – EYJAFJARÐARBRAUT(829)	Setja þarf dropa í þverveg, lágan sem má keyra yfir.	3.000.000	2	5		0,01	0,17	2,25616	75%
NORÐURLANDSVEGUR – SVALBARÐSEYRARVEGUR(830)	Breikka mætti veginn við vegamótin með vinstri beygju.	7.000.000	2	2		0,02	0,07	0,91568	13%
NORÐURLANDSVEGUR – GRENIVÍKURVEGUR(83)	Bæta merkingar og vara við gatnamótum, banna framúrakstur.	300.000	1	3	1	0,01	0,04	0,6077	203%
NORÐURLANDSVEGUR VIÐ BIRNINGSSTAÐI	Bæta þyrfti umhverfi vegar, laga þarf sigið í veginum. Skoða þarf hvort ástæða er til að setja stefnuörvar í beygju sem er austan við þennan stað.	1.000.000	1	3		-0,20	0,20	2,5488	255%
NORÐURLANDSVEGUR – NORÐAUSTURVEGUR(85)	Merkja þarf betur vegamótin. Afmarka mætti betur vegamótin og bæta yfirborðsmerkingar en einnig mætti banna framúrakstur beggja vegna við vegamótin.	600.000	0	1	1	0,00	0,03	0,44958	75%
	Dropi í þverveginn	3.000.000							
NORÐAUSTURVEGUR(85) – BEYGJA AUSTAN VIÐ BRÚ – VESTAN VIÐ RAUÐSKRÍÐUR	Setja ætti stefnuörvar í beygjurnar og vara þyrfti við beygjunum. Banna ætti framúrakstur beggja vegna við brúna í beygjunum.	500.000	1	2		0,01	0,02	0,30798	62%
NORÐAUSTURVEGUR(85) – AÐALDALSVEGUR(845)	Setja vegrið við enda á Norðausturvegi. Athuga mætti með að setja merki sem sýnir hvernig umferðarrétturinn er	700.000	1	2		0,01	0,03	0,45784	65%
NORÐURLANDSVEGUR AUSTAN VIÐ MÝVATN	Setja ætti hraðann niður í 70 km/klst.	300.000	3	1		0,03	0,03	0,39943	133%
NORÐURLANDSVEGUR - NÁMASKARÐ	Setja þyrfti stefnuörvar í beygjuna til að gera hana greinilegri.	400.000	0	2		0,00	0,02	0,29972	75%



## Austurland

Staður	Aðgerðir	Kostnaður við aðgerðir [kr]	Óhappa án meiðsla	Fjöldi slysa	Bana-slysa	Fækkun eignatjóna á ári stk	slysa á ári stk	Sparnaður á ári millj.kr	Fyrsta árs renta %
GATNAMÓT ÞJÓÐVEGAR 1 (AUSTURLANDSVEGAR) OG FAGRADALSBRAUTAR (AÐ EGILSSTÖÐUM).	Hér væri heppilegt, að setja upp hringtorg	15.000.000	0	2		0,00	0,11	1,4986	10%
BRÚ VIÐ LAGARFLJÓT	Draga úr hraða á vegköflunum að brúnni með hraðahindrandi aðgerðum. Einnig mætti lengja vegrið og merkja betur.	2.000.000	6	4		0,07	0,09	1,24844	62%
GATNAMÓT UT Á FLUGVOLL VIÐ EGILSSTAÐI (MÓT ÞJÓÐVEGAR 1 OG 941)	Fullstefnugreina gatnamótin með sér vinstribeygjuakreinum af þjóðvegnum.	20.000.000	2	2		0,02	0,07	0,91568	5%
AUSTURLANDSVEGUR Í SKRIÐDAL, EINBREIÐBRÚ VIÐ JÓKU.	Setja ræsi (hólk) í staðinn og endurhanna veginn (hækka) báðum megin brúar. Einnig mætti komast af með að endurhanna veginn, ef vel er að því staðið.	5.000.000	3	1		0,20	0,09	1,34756	27%
NEÐRI STAFUR VIÐ SEYÐISFJÖRÐ	Tiltölulega auðvelt væri að gera lendingarpúða fyrir bíla hér og grjóthreinsa. Styttu bil milli stíka.	1.000.000	1	1		0,02	0,02	0,23718	24%
BEYGGJUR NORÐAN OG SUNNAN MEGIN VIÐ ODDSSKARÐ	Setja upp stefnuörvar og gátskjöld.	500.000	11			0,12	0,00	0,09086	18%
NORÐFJARÐARVEGUR-MJÓAFJARÐARVEGUR	Hér mætti lækka hraða við vegamótin. Þá mætti setja upp vegrið (leiðara) við vegamótin. Setja mætti leiðara í brekkuna alla og laga umhverfi vegarins.	1.500.000	1	7	1	0,01	0,18	2,40602	160%
HÖFN, VIÐ HOFFELLSÁ	Gera þessa brú tvíbreiða. Allar aðstæður og útfærsla vegarins að öðru leyti kalla á slíka lausn. Merkingar virðast vera í þokkalegu lagi.	15.000.000	4	2		0,27	0,22	3,19544	21%
HAFNARVEGUR VIÐ DILKNES	Merkja betur. Nota mætti stærri og þéttari stefnuörvar.	300.000	0	3		0,00	0,03	0,44958	150%





## 13 Heimildaskrá

Slysakort af Norðurlandi vestra. 1991-1995.

Slysakort af Norðurlandi vestra. 1996-1999.

Slysakort af Norðurlandi eystra. 1991-1995.

Slysakort af Norðurlandi eystra. 1996-1999.

Hagfræðistofnun Háskóla Íslands, [1996]. Skýrsla nr. C96:03, Kostnaður vegna umferðarslysa á Íslandi. Athugun gerð fyrir Vegagerðina, Umferðarráð, Landlæknisembættið og Slysavarnarráð.

Haraldur Sigþórsson, [1998]. Eyðing svartra bletta, verkfræðilegar aðgerðir til að auka umferðaröryggi. Erlendar heimildir og áætlun fyrir Ísland. Línuhönnun og Vegagerðin.

Road Transport and Intermodal Research, [1999]. Safety strategies for rural roads. OECD.

Statens vegvesen, [1995]. Handbog 140 Konsekvens-analyser del II b.