



Skipulags- og samgönguráð

Borgartúni 12-14
105 REYKJAVÍK

Hringbraut um Vesturbæ - lækkun hámarkshraða og aðrar umferðaröryggisaðgerðir

Lagt er til að hámarkshraði á Hringbraut, milli Sæmundargötu og Ánanausta verði 40 km/klst.

Samþykkt með fyrirvara um samþykki lögreglustjórans á höfuðborgarsvæðinu sbr. 3. mgr. 81. gr. umferðarlaga nr. 50/1987.

Lagt er til að jafnframt verði eftirfarandi úrbætur undirbúnar og framkvæmdar í samstarfi við Vegagerðina sem er veghaldari Hringbrautar:

- Farið verði í úrbætur á lýsingu við gönguþveranir á Hringbraut á þessum kafla, uppsetningu hraðavaraskilta og kassa á völdum stöðum fyrir löggæslumyndavélar (hraða- og rauðljósamyndavélar).
- Hafinn verði undirbúningur þess að endurnýja allan búnað fyrir umferðarljósastýringar á Hringbraut á þessum kafla með það að markmiði að heildarendurnýjun ljúki á næsta ári.
- Breytingar á gatnamótum Hringbrautar og Hofsvallagötu. Forhönnun þeirra er í vinnslu og verður lokið á næstu vikum.

Kostnaðaráætlun fyrir ofangreindar úrbætur liggur ekki fyrir. Lagt er til að hlutur Reykjavíkurborgar í þessum aðgerðum verði greiddur af kostnaðarstöðum 3102, 3107 og 3108 á fjárfestingaráætlun (verkefni: Ýmsar framkvæmdir með Vegagerðinni, umferðaröryggismál og umferðarljós).

Búið er að fara yfir stillingar gangbrautarljósa (göngu- og rýmingartíma) og breytingar verða gerðar á næstu dögum, þar sem þörf krefur, til að auka öryggi gangandi og hjólandi sem þvera Hringbraut.

Greinargerð

Hringbraut um Vesturbæ Reykjavíkur er fjögurra akreina stofnvegur með miðeyju, samsíða bílastæðum á köflum og gangstéttum beggja vegna götu. Hringbraut er stofnvegur í eigu og umsjón Vegagerðarinnar, tenging Seltjarnarness og Reykjavíkurhafnar við þjóðvegakerfi landsins. Frá Sæmundargötu að Ánanaustum eru tvö hringtorg, þrenn ljósastýrð gatnamót og fern gangbrautarljós. Gangandi og hjólandi vegfarendur geta því þverað götuna á ljósum á sjö stöðum á umræddum kafla. Um Hringbraut, milli Hofsvallagötu og Birkimels, aka um 22 þús. ökutæki á virkum degi. Í Vesturbæ búa tæplega 17 þús. manns og skv. ferðavenjukönnun 2017 fóru íbúar í þessum borgarhluta 40% ferða sinna gangandi, hjólandi eða með almenningssamgöngum á hefðbundnum virkum degi í október/nóvember. Á Hringbraut við Háskóla Íslands eru biðstöðvar fyrir strætisvagna beggja vegna götunnar við gangbrautarljós.

Á hefðbundnum virkum degi fara um 900 farþegar í/úr strætisvögnum á þessum biðstöðvum.

Hámarkshraði á þessum hluta Hringbrautar er í dag 50 km/klst. Skv. hraðamælingum lögreglu (tímabundið eftirlit með hraðamyndavél) frá síðustu árum er meðalhraði bílaumferðar á bilinu 42-48 km/klst. en meðalhraði brotlegra 62-64 km/klst. og mesti hraði brotlegra 70-84 km/klst.

Á tímabilinu 2013-2017 voru skráð 20 umferðarslys með meiðslum á umræddum kafla, þar af 7 slys þar sem ekið var á óvarinn vegfarenda sem telst hátt hlutfall. Akstur gegn rauðu ljósi er skráður sem orsakapáttur í nokkrum tilvikum á Hringbraut en slysaskráning í borginni í heild bendir til að 15% alvarlegra/banaslysa 2012-2016 hafði orsakast af akstri gegn rauðu ljósi.

Í leiðbeiningum Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar kemur fram að lykilpáttur í að tryggja öryggi við gönguþveranir er að tryggja lágan umferðarhraða. Áhrif umferðarhraða bifreiða á umferðaröryggi eru tvenns konar.

Annars vegar hefur umferðarhraði bein áhrif á afleiðingar umferðaróhapps. Rannsóknir benda til að líkur á dauðsfalli (yngri en 60 ára) ef bifreið á 30 km/klst. hraða ekur á gangandi vegfaranda eru um 20% en um 80% ef bifreiðin er á 50 km/klst. hraða. Litlar breytingar á meðalhraða bílaumferðar geta haft töluverð áhrif á afleiðingar óhappa skv. rannsóknnum. Fjöldi banaslysa er í réttu hlutfalli við hraðabreytinguna í fjórða veldi (Potensmodellen). Ef meðalhraði minnkar um 5% má gera ráð fyrir tæplega 20% samdrætti í fjölda þeirra sem slasast alvarlega eða látast.

Hins vegar hefur umferðarhraði afgerandi áhrif á það hvort hægt sé að afstýra óhappi þar sem viðbragðs- og bremsuvegalengd minnkar með minni aksturshraða. Fyrir utan þessi beinu áhrif hraða á umferðaröryggi þá hefur hraði bifreiða einnig áhrif á það hvort ökumenn stöðva við gönguþverun til að hleypa gangandi yfir. Eftir því sem hraðinn er lægri þeim mun líklegri eru ökumenn til að stöðva.

Í skýrslu starfshóps um umferðarhraða vestan Kringlumýrarbrautar frá janúar 2017 er að finna umfjöllun um reynslu af lækkun hámarkshraða úr 50 km/klst. í 40 km/klst. í borgum í Svíþjóð og Finnlandi, umfjöllun um umferðaröryggi og slysakostnað, áhrif hraða á afkastagetu, loft- og hljóðmengun o.fl. Skýrslan er aðgengileg hér: https://reykjavik.is/sites/default/files/ymis_skjol/skjol_utgefing_efni/umferdarhradi_v_kringlum_r-skyrsla_starfshops-m_vidaukum.pdf

Í viðauka III við skýrsluna er að minnisblað Verkís, *Hönnunarforsendur hámarkshraða*. Þar er greint frá niðurstöðum frumgreiningar á því hvaða hámarkshraði er „réttur“ á helstu götum vestan Kringlumýrarbrautar m.v. þær aðferðir sem notaðar eru í Svíþjóð. Lögð var áhersla á að skoða Miklubraut/Hringbraut. Í þessari frumgreiningu, sem unnin er í samræmi við „*Rätt fart i staden*“ handbók sænsku vegagerðarinnar, er æskilegur hámarkshraði götu ákveðinn út frá fimm þáttum sem eru: *Eðli/gerð götu, aðgengi, öryggistilfinning (trygghet), umferðaröryggi, umhverfi og heilsa*. Í minnisblaðinu kemur fram að miðað við þessa sænsku aðferðarfræði ætti hámarkshraði á Hringbraut frá Bjarkargötu og vestur úr að vera 40 km/klst.

Þorsteinn R. Hermannsson
Samgöngustjóri

