



Borgarstjórnin í Reykjavík

SKJALAVER
HÖFÐATORGI

11. FEB. 2019

Málsnr.: USK 2019-02-0023

Bréfalykill: 5.20

Reykjavík, 7. febrúar 2019

R19020049

HBL/bp

Skipulags- og samgönguráð

Borgartúni 12 - 14
105 REYKJAVÍK

Tillaga borgarfulltrúa Samfylkingarinnar, Viðreisnar, Pírata og Vinstri grænna um lækkun hámarkshraða í 40 km/klst.

Á fundi borgarstjórnar þann 5. febrúar 2019 var svohljóðandi tillaga borgarfulltrúa Samfylkingarinnar, Viðreisnar, Pírata og Vinstri grænna samþykkt:

Borgarstjórn tekur undir samþykkt skipulags- og samgönguráðs frá 30. janúar 2019 um að lækka hámarkshraða á eftirfarandi götum niður í 40 km: Hringbraut frá Ánanaustum að Sæmundargötu, Hofsvallagötu milli Hringbrautar og Ægissíðu, Ægissíðu, Nesvegi milli Kaplaskjólsvegar og Granaskjól/Sörlaskjól, ásamt þeim úrbótum sem samþykktar voru fyrir öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda á Hringbraut. Borgarstjórn beinir því til skipulags- og samgönguráðs að rýna næstu skref, á hvaða götum í Reykjavík verði hægt að lækka hámarkshraða niður í 40 km.

Það tilkynnist hér með.
Greinargerð fylgir tillögunni.

Borgarfulltrúar Samfylkingarinnar, Viðreisnar, Pírata og Vinstri grænna lögðu fram svohljóðandi bókun:

Það er fagnaðarefni að samkomulag hafi nú náðst við veghaldara um að lækka hámarkshraða við Hringbraut, úr 50 km/klst. í 40 km/klst. Allar rannsóknir sýna að besta leiðin til að fækka alvarlegum umferðarslysum er að draga úr hraða bifreiða. Næstu skref eru að vinna áfram tillögur að lækkun hámarkshraða vestan Kringlumýrarbrautar eins og starfshópur leggur til í skýrslu frá janúar 2017 um umferðarhraða vestan Kringlumýrarbrautar.

Borgarfulltrúar Sjálfstæðisflokksins lögðu fram svohljóðandi bókun:

Ljóst er að umferðaröryggismál borgarinnar eru víða í ólestri. Á síðustu átta árum hefur borgin sýnt af sér ámælisvert ábyrgðarleysi og er núna fyrst að bregðast við með tillögu að úrbótum við Hringbraut, sem tekur þó aðeins á einum takmörkuðum þætti vandans. Vandí Hringbrautar hefur verið þekktur um árabil, en ekki er brugðist við fyrr en slys verður á barni. Það eru óásættanleg vinnubrögð. Setja þarf borginni nýja umferðaröryggisstefnu svo frekari slys verði fyrirbyggð enda öryggi fólksins í borginni forgangsmál. Í tvígang hefur verið samþykkt í borgarkerfinu að gera úttekt og úrbætur á hraðakstri í borgarlandinu, en engar úttektir verði unnar. Hinn 28. maí 2009 samþykkti borgarráð að gerð yrði úttekt á hraðakstri og kappakstri í borgarlandinu. Gerðar yrðu tillögur að úrbótum og stefnumörkun um hraða umferðar innan

borgarlandsins í ljósi umferðaröryggisstefnu borgarinnar. Úttektin skyldi unnin í samráði við lögreglu, rannsóknarnefnd umferðarslysa og tryggingafélög, íbúa og aðra hagsmunaaðila, eftir atvikum. Úttektin var aldrei framkvæmd og engri niðurstöðu skilað til borgarráðs. Hinn 25. nóvember 2015 var svo skipaður starfshópur um umferðarhraða vestan Kringlumýrarbrautar. Í janúar 2017 var álitni hópans skilað, ásamt séráliti minnihlutans. Var niðurstaðan sú að áður en til lækkunar á hámarkshraða kæmi, skyldi víðtækt samráð haft um tillögurnar, t.d. við Samgöngustofu, SÍS, FÍB o.fl. Þetta samráð átti sér aldrei stað.

Borgarfulltrúar Samfylkingarinnar, Viðreisnar, Pírata og Vinstri grænna lögðu fram svohljóðandi gagnbókun:

Kynnt hafa verið, í skipulags- og samgönguráði, drög að einni umfangsmestu umferðaröryggisáætlun sem unnin hefur verið fyrir Reykjavík og að baki henni liggur djúp greining á umferðarslysum innan borgarinnar. Mikilvægt er að halda því til haga að Hringbrautin er þjóðvegur í þéttbýli og er Vegagerðin því veghaldari. Reykjavíkurborg getur því ekki, og hefur ekki getað, farið í einhliða aðgerðir og er háð samningum við Vegagerðina. Hingað til hefur Vegagerðin lagst gegn því að lækka hraðann á Hringbraut og er þessi viðsnúningur því sannarlega fagnaðarefni.

Borgarfulltrúi Flokks fólksins og Miðflokksins lögðu fram svohljóðandi bókun:

Þeir sem hafa tjáð sig um þessi mál eru ekki á einu máli um hvort lækkun hraða ein og sér dragi úr slysatíðni þar sem hraði á Hringbraut sé mögulega ekki eina vandamálið heldur einnig t.d. gölluð gönguljós. Bent hefur verið á af sérfræðingi að það vanti rauða og græna kallinn í ljósin fyrir gangandi. Gangandi sér ekki þegar ljósin skipta sér, t.d. þegar fleiri en einn ganga yfir þá grípa nemarnir bara annan aðilann. Þessi breyting mun vonandi hafa áhrif á öikumenn á brotlegum hraða til lækkunar á þeirra ökuhraða. Nauðsynlegt er að fara í róttæka úttekt á götunni til að finna leiðir til að auka öryggi gangandi og skoða hvernig megi hanna göngupverun með tilliti til aukins öryggis gangandi og hjólandi vegfarenda. Allar tillögur eiga að vera lagðar fram í fullu samráði við hagsmunaaðila, íbúasamtök, Samgöngustofu, Strætó og aðra sem fara þarna um og þeim boðið að skila inn umsögn um málið. Einnig þarf að leita álits og umsagnar bæjarstjórnar Seltjarnarness, en þarna er um að ræða þjóðbraut inn og út úr þeirra bæjarfélagi. Það er samt ljóst að umferðaröryggismál á Hringbraut eru ekki í lagi hvað margt varðar. Það er um að gera að prófa þessa breytingu á meðan önnur úrræði eru ekki á teikniborðinu um umferðaröryggi á Hringbraut. Þá þarf að rannsaka í framhaldinu áhrif breytingarinnar á flæði, ökuhraða og öryggi á götunni.



Helga Björk Laxdal

e.u.

Hjálagt:

Tillaga borgarfulltrúa Samfylkingarinnar, Viðreisnar, Pírata og Vinstri grænna

Borgarstjórn
5. febrúar 2019

Tillaga borgarfulltrúa Samfylkingar, Viðreisnar, Pírata og Vinstri grænna um lækkun hámarkshraða í 40 km/klst.

Borgarstjórn tekur undir samþykkt skipulags- og samgönguráðs frá 30. janúar 2019 um að lækka hámarkshraða á eftirfarandi götum niður í 40 km: Hringbraut – frá Ánanaustum að Sæmundargötu, Hofsvallagötu milli Hringbrautar og Ægissíðu, Ægissíðu, Nesvegi milli Kaplaskjólsvegar og Granaskjól/Sörlaskjól, ásamt þeim úrbótum sem samþykktar voru fyrir öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda á Hringbraut. Borgarstjórn beinir því til skipulags- og samgönguráðs að rýna næstu skref, á hvaða götum í Reykjavík verði hægt að lækka hámarkshraða niður í 40 km.

Greinagerð:

Í leiðbeiningum Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar kemur fram að lykilþáttur 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 gatna ásamt umfjöllun um loft- og hljóðmengun. Skýrsluna má sjá hér: https://reykjavik.is/sites/default/files/ymis_skjol/skjol_utgefid_efni/umferdarhradi_v_kringmbr-skyrsla_starfshops-m_vidaukum.pdf. Í viðauka III við skýrsluna er 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 hámarkhraði 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.

Greinagerð:

Í leiðbeiningum Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar kemur fram að lykilþáttur í að tryggja öryggi við göngupveranir 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 bifreiðin er á 30 km/klst. hraða eku 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. rannsóknum. 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 göngupverun 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 gatna ásamt umfjöllun um loft- og hljóðmengun. Skýrsluna má sjá hér: https://reykjavik.is/sites/default/files/ymis_skjol/skjol_utgefid_efni/umferdarhradi_v_kringlum_r-skyrsla_starfshops-m_vidaukum.pdf. Í viðauka III við skýrsluna er minnisblað Verkis, *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.