



Borgarráð Reykjavíkur
Tjarnargötu 11
101 Reykjavík

Hér með sendist útskrift úr gerðabók skipulags- og samgönguráðs frá 14. apríl 2021 varðandi eftirfarandi mál.

Hámarkshraðaáætlun Reykjavíkur

Lögð fram svohljóðandi tillaga skrifstofu samgöngustjóra og borgarhönnunar, dags. 22. mars 2021, ásamt fylgigögnum:

Lagt er til að skipulags- og samgönguráð samþykki meðfylgjandi tillögu að hámarkshraðaáætlun Reykjavíkurborgar.

Samþykkt með fjórum greiddum atkvæðum fulltrúa Samfylkingarinnar, Viðreisnar og Pírata. Fulltrúar Sjálfstæðisflokksins, Eyþór Laxdal Arnalds og Marta Guðjónsdóttir, greiða atkvæði gegn tillögunni. Fulltrúi Sjálfstæðisflokksins, Katrín Atladóttir, situr hjá. Vísað til borgarráðs.

Fulltrúar Samfylkingarinnar, Viðreisnar og Pírata leggja fram svohljóðandi bókun: Markmið hámarkshraðaáætlunarinnar er að stuðla að bættu umferðaröryggi. Það er yfirlýst markmið Reykjavíkurborgar, sem áréttað er í umferðaröryggisáætlun Reykjavíkur, að enginn slasist alvarlega eða látist í umferðarslysum innan borgarinnar. Til að koma í veg fyrir alvarleg slys á fólki í umferðinni, þar sem ólíkir ferðamátar mætast, er nauðsynlegt að taka mið af gangandi og hjólandi vegfarendum. Stórt skref í þá átt er að stuðla að lágum umferðarhraða.

Fulltrúar Sjálfstæðisflokksins, Eyþór Laxdal Arnalds og Marta Guðjónsdóttir, leggja fram svohljóðandi bókun:

Fulltrúar Sjálfstæðisflokksins telja að miðstýrð aðferðarfræði henti ekki til að tryggja umferðaröryggi og umferðarflæði. Tafatími í umferð er mjög mikill í borginni og mun aukast við þessa framkvæmd. Hætta er á að auknar umferðartafir verði til þess að umferðarflæði fari inn í íbúagötur og skapi þannig óþarfa hættu. Í þessari áætlun borgarinnar er gert ráð fyrir að fjárfesta fyrir milljarða í auknum þrengingum á götum borgarinnar. Dæmi um áhrif inngrípa er frá árinu 2014 þegar þrengt var að Hofsvallargötunni. Samkvæmt umferðartalningu borgarinnar jókst umferð í nærliggjandi götum um 1.000 bíla á sólarhring. Í ákveðnum tilfellum er nauðsynlegt að lækka hámarkshraða vegna öryggissjónarmiða en það á ekki við alls staðar. Árangursríkara er að hvetja fólk til að nota nagladekk minna og að borgin gæti að þrifum gatna sinna, fremur en að beita yfirgrípsmiklum hraðatakörkunum til að stemma stigu við svifryksmengun. Ljóst er að sjónarmið fjölmargra íbúa eru neikvæð í garð tillögunnar. Þá er rétt að benda á að umsögn Strætó bs. er neikvæð enda muni breytingin lengja



Reykjavíkurborg

Umhverfis- og skipulagssvið

ferðatíma Strætó. Gert er ráð að Suðurlandsbraut fari úr 60km hraða í 40km Bústaðavegur og Grensásvegur fari í 40km hraða. Auk þess er stefnt að hraðalækkun mikilvægra umferðargatna í Breiðholti og í Grafarvogi.

Fulltrúi Sjálfstæðisflokksins, Katrín Atladóttir, leggur fram svohljóðandi bókun: Samkvæmt umsögnum íbúaráða virðast íbúar almennt vilja hafa hægari umferð innan hverfa og margar athugasemdir snéru jafnvel að enn hægari umferð eða vistgötum og að eftirliti með hraðakstri á þessum götum yrði sinnt betur. Hraði á stofngötum og borgargötum er umdeildari og væri gott að sjá betri gögn um þjóðhagslega hagkvæmni, áhrif á umferð í nærliggjandi íbúagötum og áætlun um hvenær verður farið í þessar hraðalækkunir til að geta tekið afstöðu til áætlunarinnar í heild.

Áheyrnarfulltrúi Sósíalístaflokksins leggur fram svohljóðandi bókun: Undirrituð, fulltrúi Sósíalístaflokks Íslands styður lækkun umferðarhraða innan íbúahverfa Reykjavíkurborgar en vill leggja fram bókun um nauðsyn þess að halda stofnbrautum áfram með hærri umferðarhraða til að tryggja að ekki myndist meiri umferðartafir en þegar eru á álagstímum þegar fólk mætir til og frá vinnu/skóla. Fjöldi fólks býr utan Reykjavíkur bæði á höfuðborgarsvæðinu sjálfu sem og utan þess, en sækir vinnu/skóla og/eða þjónustu inn í borgina og því einkar brýnt að stofnbrautir geti flutt fólk hratt og vel á milli borgarhluta og þurfi ekki að sitja langar stundir í umferðarhnútum með tilheyrandi töfum og mengun en þekkt er sú mengun sem gangsettur bíll í kyrrstöðu skapar og mun auka mengun í andrúmslofti borgarinnar ef hraði er of lágur á stofnbrautum, sér í lagi á annatímum. Reykjavík á að vera okkar allra og má því ekki verða bíljandsamleg borg þó að við viljum vera eins umhverfisvæn og hægt er.

Áheyrnarfulltrúi Miðflokksins leggur fram svohljóðandi bókun: Aðgerðir vegna lækkunar hámarkshraða í 30 km. á borgargötum eru áætlaðar 1,5 milljarður. Er borgarstjóri og meirihlutinn ekki með öllum mjalla? Finnst fóki í lagi að þessir aðilar sem stjórna Reykjavíkurborg á minnihluta atkvæðum getir tekið svona einhliða ákvörðun að lækka umferðarhraða í 30 km. sísvona. Ekki stóð á áróðursdeild ráðhússins í gær þegar þjófstartað var í fréttum RÚV bæði kl. 19:00 og 22:00 þar sem delerað var um þessar hugmyndir og borgarstjóri var tekinn í viðtal áður en málið er kynnt í skipulags- og samgönguráði. Öll áhersla var lögð á að þessi tillaga myndi minnka svifryk á fundinum er hins vegar öll áhersla lögð á slyshættu. Einmitt hvers vegna er þá ekki farið í samgöngubætur á slysamestu gatnamótum Reykjavíkur. Uppreiknuð arðsemi er talin vera 70% og er þá átt við samfélagslegan sparnað. Einungis ein breyta er tekin inn en ekki tekin inn í myndina tafakostnaður fjölskyldnanna, fyrirtækjanna og Strætó. Ekki er búið að keyra þessa breytingu í gegnum nýtt umferðarmódel og er skýrt brot á samgöngusáttmálanum.



Reykjavíkurborg

Umhverfis- og skipulagssvið

Áheyrnarfulltrúi Flokks fólksins leggur fram svohljóðandi bókun:

Mikilvægt er að hafa 30 km/klst. hraða á svæðum þar sem börn fara um s.s. í nágrenni við skóla. Víða hefur hraði í íbúðagötum verið lækkaður og er það mjög af hinu góða. Þegar horft er til hraðalækkunar og hraðahindrana almennt séð togast á tveir þættir sem stundum er erfitt að samræma, annars vegar að því minni hraði því færri óhöpp en hins vegar að því hægar sem er ekið því minni er afkastageta gatnakerfisins og meiri umferðartafir og mengun eins og sjá má víða í borginni. Umferðartafir og teppur í borginni er stórt vandamál sem ekki hefur tekist að leysa þrátt fyrir að framlagðar hafi verið margar nothæfar tillögur. Þessi mál eru ekki einföld. Það dugar því skammt að segja að þeir sem benda á að lækkun hraða þýði verra umferðarflæði og skapi tafir sé byggt á einhverjum misskilningi. Enginn er að halda því fram að hærri hraði leiði ALLTAF til meiri afkastagetu götu. Margt annað í aðstæðum hverju sinni þarf að taka inn í myndina. Hér þarf því að finna einhvern milliveg og reyna að mæta þörfum sem flestra til að komast sem öruggast og best á milli staða í borginni.

Stefán Agnar Finnsson verkfræðingur, Guðbjörg Lilja Erlendsdóttir deildarstjóri og Höskuldur Rúnar Guðjónsson verkfræðingur taka sæti á fundinum undir þessum lið.

F.h. umhverfis- og skipulagssviðs

Glóey Helgudóttir Finnisdóttir

Glóey Helgudóttir Finnisdóttir



Skipulags- og samgönguráð

Málsnúmer: USK2020090009

22. mars 2021

Hámarkshraðaáætlun Reykjavíkur - Tillaga

Lagt er til að skipulags- og samgönguráð samþykki meðfylgjandi tillögu að hámarkshraðaáætlun Reykjavíkurborgar.

Greinargerð

Tillaga að heildstæðri stefnumörkun varðandi hámarkshraða á borgargötum, hámarkshraðaáætlun, hefur verið í undirbúningi um nokkurt skeið. Tillagan hefur verið sérstaklega kynnt fyrir fulltrúum Strætó og fulltrúum Lögreglunnar á höfuðborgarsvæðinu sem fengu hana einnig til umsagnar. Einnig fengu íbúaráð borgarinnar senda áætlun viðkomandi borgarhluta til umsagnar. Allar umsagnir og viðbrögð við þeim eru fylgigögn með tillögunni.

Áætlunin nær ekki til hámarkshraða á vegum annarra veghaldara, þ.e. Vegagerðarinnar og Faxaflóahafna, en hefur verið kynnt fyrir fulltrúum þeirra. Fulltrúar þeirra telja sambærilega áætlun um breytingar á hámarkshraða á þjóðvegum og götum innan hafnarsvæða, ekki tímabæra.

Markmið hámarkshraðaáætlunarinnar er að stuðla að bættu umferðaröryggi í samræmi við áherslur umferðaröryggisáætlunar borgarinnar¹. Það er yfirlýst markmið Reykjavíkurborgar að enginn slasist alvarlega eða látist í umferðarslysum innan borgarinnar. Það er því ekki réttlætanlegt að fórna heilsu vegfarenda fyrir aðra hagsmuni samfélagsins, eins og til dæmis minni tafir. Sé ætlunin að koma í veg fyrir alvarleg slys á fólki í umferðinni þar sem ólíkir ferðamátar mætast verður blöndun ólíkra ferðamáta að vera á forsendum gangandi og hjólandi vegfarenda. Eitt skref í þá átt er að stuðla að lágum umferðarhraða við þær aðstæður.

Umferðarhraði er mjög veigamikil breyta í allri umfjöllun um umferðaröryggi. Best er ef hægt er að koma í veg fyrir að umferðarslys verði. Eftir því sem hraði ökutækis er lægri þeim mun auðveldara á ökumaður með að afstýra óhappi því að á þeim tíma sem það tekur að bregðast óvæntum atburði ferðast hann lengri vegalengd eftir því sem hraðinn er meiri. Verði slysi ekki afstýrt er mest um vert að draga úr afleiðingum þess. Sé ekið hratt getur verið að ökumaður hafi ekki einu sinni náð að byrja að hemla áður en árekstur verður en afleiðingar umferðarslyss eru þeim mun alvarlegri sem hraði ökutækis er meiri.

¹ Umferðaröryggisáætlun Reykjavíkur 2019-2023, samþykkt af skipulags- og samgönguráði 10. júní 2020 og af borgarráði 16. júní 2020

https://reykjavik.is/sites/default/files/skjol_borgarstjornarfundur/1_umferdaoryggi.pdf





Með hliðsjón af ofangreindu er í tillögunni sett fram tillaga að hámarkshraða á öllum götum borgarinnar. Eftirfarandi viðmið um hámarkshraða gatna eftir eðli þeirra og notkun voru höfð til hliðsjónar við mótun tillögunnar.

- 5 km/klst. Gönguhraði. Göngugötur og eftir atvikum vistgötur.
- 10 km/klst. Vistgötur almennt. Húsagötur án sérstakra gangstétta. Mögulega húsagötur með gangstétt öðru megin. Verslunargötur. Bílastæði /Bílastæðagötur.
- 30 km/klst. Húsagötur og götur sem gegna bæði hlutverki safngatna og húsagatna. Götur á útivistarsvæðum. Götur vegna verslunar og þjónustu á hafnarsvæðum, samanber það sem þegar er gert á Grandagarði og Ægisgarði.
- 40 km/klst. Aðrar safngötur. Húsagötur í iðnaðarhverfum. Mögulega 50-100m kaflar með 30 km/klst. við mikilvægar gönguleiðir t.d. í grennd við íbúðir aldraðra, framhaldsskóla og íþróttamiðstöðvar.
- 50 km/klst. Stofngötur/borgargötur. Mögulega 50-100m kaflar með 30 km/klst. við mikilvægar gönguleiðir t.d. í grennd við íbúðir aldraðra, framhaldsskóla og íþróttamiðstöðvar.

Ekki er reynt að segja fyrir um lengd göngugatna, 15 km gatna eða vistgatna til framtíðar en gera verður ráð fyrir að þeim fjölgi frá því sem nú er. Þær eru því flokkaðar með 30 km götum að sinni. Gert er ráð fyrir að áætlunin verði innleidd í áföngum.

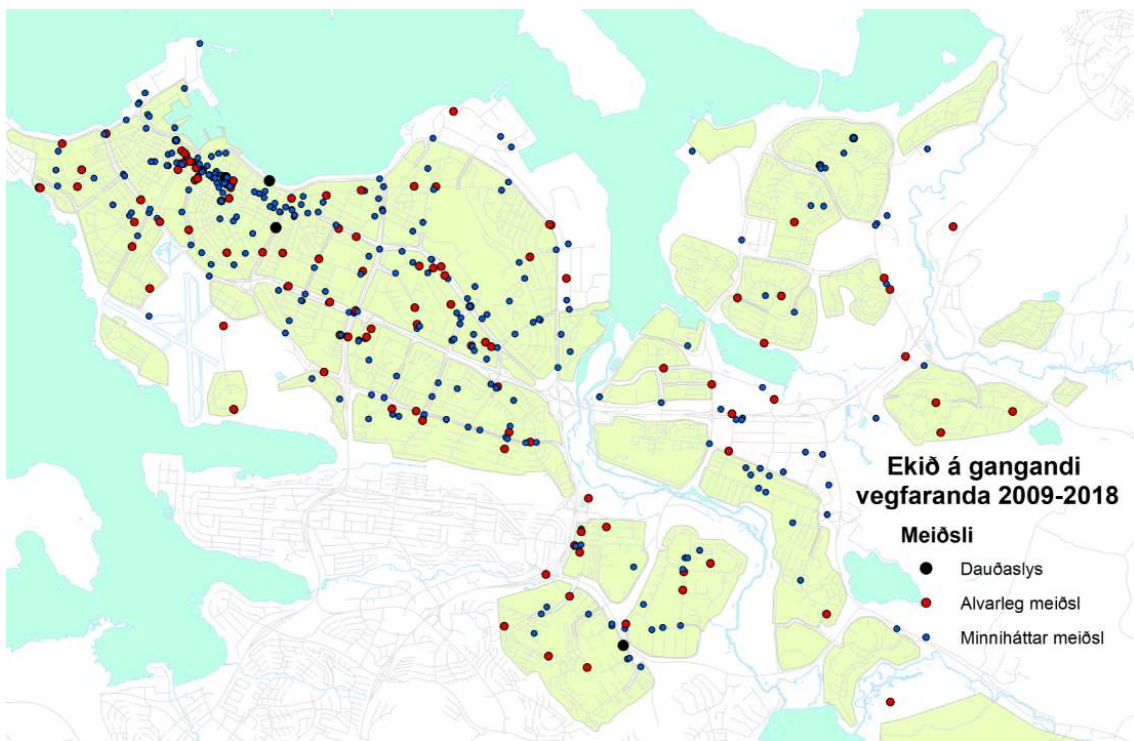
Við vinnslu áætlunarinnar hefur verið lagt mat á kostnað við aðgerðir til að ná fram hraðalækkuninni, kostnað vegna lengri ferðatíma ($\approx 12\%$) og ávinning af færri umferðarslysum. Niðurstaðan er að samfélagslegur ávinningur þess að bæta umferðaröryggi með því að draga úr hraða ökutækja á götum borgarinnar er ótvíræður. Markmiðið er samt fyrst og fremst að stuðla að því að enginn láti lífið eða slasist alvarlega í umferðarslysum í borginni.

Fyrir hönd skrifstofu samgöngustjóra og borgarhönnunar

Guðbjörg Lilja Erlendsdóttir

Guðbjörg Lilja Erlendsdóttir
deildarstjóri samgangna

Hámarkshraði á borgargötum



Stefnumörkun um hámarkshraða í Reykjavík

Í þessari greinargerð er lögð er fram tillaga að stefnumörkun varðandi hámarkshraða á borgargötum. Ekki er gerð tillaga varðandi þjóðvegi og götur Faxaflóahafna umfram það sem áður er samþykkt samanber skýrslu starfshóps um „Umferðarhraða vestan Kringlumýrarbrautar“. Farið er lauslega yfir sögu 30 km svæðanna og hver reynsla af þeim er. Lagður er fram rökstuðningur fyrir stækkun þeirra og jafnframt frekari lækkun hámarkshraða á borgargötum. Gróft kostnaðarmat fylgir tillögunum. Ekki er um að ræða tillögur um beinar aðgerðir. Líta ber á það sem seinni tíma mál í samræmi við þá stefnumörkun sem hér er fjallað um og á grundvelli nánari hönnunar. Reikna má með að það taki nokkur ár að koma þessari stefnumörkun í framkvæmd, verði hún samþykkt, líkt og reynslan er varðandi 30 km svæðin. Þegar nánari hönnun liggur fyrir þarf að samþykkja formlega breytingu á hámarkshraða áður en framkvæmdir eiga sér stað, að fenginni umsögn lögreglu í samræmi við 84. gr. Umferðarlaga.

Á fundi umhverfis- og skipulagsráðs þann 1. febrúar árið 2017 var samþykkt skýrsla starfshóps um „Umferðarhraða vestan Kringlumýrarbrautar“. Eins og fram kemur í titli skýrslunnar nær hún aðeins til hluta borgarinnar. Stefnumörkun sem þar kemur fram á sér skírskotun til borgarinnar allrar þó skýrsluhöfundar hafi aðeins horft til hluta hennar á sínum tíma. Ennfremur var samþykkt samhljóða á fundi ráðsins þann 11. september árið 2019 tillaga, sem vísað var til ráðsins frá borgaráði, um „að hámarkshraði á Laugarásvegi verði lækkaður úr 50 km/klst. í 30 km/klst.“ Rétt er að benda á þetta vegna þess að samþykktin brýtur ákveðið blað varðandi ákvarðanir um stærð 30 km svæða, sem fylgt hefur verið og er það rakið nánar hér á eftir.

Borgin steig mikilvægt framfaraskref hvað varðar umferðaröryggi með innleiðingu 30 km svæða á sínum tíma. Nokkur endurskoðun hefur átt sér stað í nágrannalöndum okkar almennt varðandi hraðamörk bílaumferðar á undanförunum árum og vert er að taka mið af þeim áherslum. Umferðarhraði vegur þungt hvað varðar umferðaröryggi en skiptir líka máli hvað varðar önnur umhverfisáhrif. Lækkun á hámarkshraða frá 50 í 40 km/klst hefur í för með sér 1-2 dB(A) lækkun á jafngildishljóðstigi sólarhrings en það er talin merkjanleg breyting á umferðarhávaða sem fólk skynjar. Hraðalækkun sem hér er fjallað um hefur óveruleg áhrif á afkastagetu gatnakerfisins. Að öðru leiti vísast til framangreindrar skýrslu starfshóps um umferðarhraða vestan Kringlumýrarbrautar.

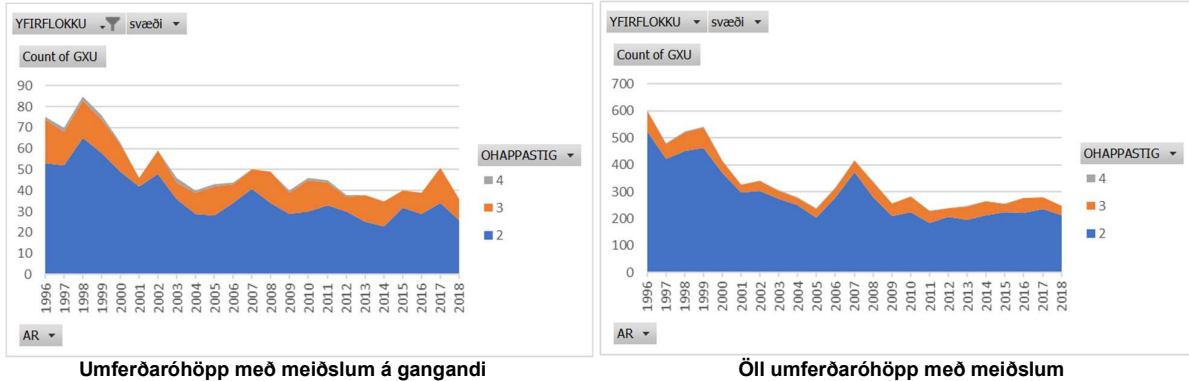
Forsaga 30 km svæða

Fyrstu 30 km svæðin voru skilgreind í gamla Vesturbæ árið 1983 og árið 1985 í Þingholtum og á Skólvröðuholti. Um miðjan tíunda áratug síðustu aldar, var gert átak við að innleiða 30 km svæði í allri borginni en það tók um áratug í framkvæmd. Ákveðnar takmarkanir voru þá hafðar við gerð 30 km svæða. Lengsta ekin vegalengd mátti helst ekki vera meiri en 500 metrar en elstu 30 km svæðin uppfylltu ekki þá reglu. Við gerð 30 km svæða hefur aðalega verið horft til húsagatna. Elsti hluti borgarinnar er ekki með svokallað flokkað gatnakerfi, sem er í grunninn fyrstu 30 km svæðin. Flokkað gatnakerfi verður fyrst til þegar byggð myndaðist fyrir utan það svæði en þó ekki fyrr en skipulag verður markvissara. Í flokkuðu gatnakerfi er götum skipt eftir hlutverki þeirra þ.e. húsagötur, safngötur og stofnbrautir. Í fullkomu slíku kerfi eru lóðir

aðeins með tengingu við húsagötuna. Safngatan hefur það hlutverk að tengja húsagötuna við stofnvegakerfið. Á þessu er víða misbrestur en oft gegna safngötur líka hlutverki húsagatna. Þar má nefna sem dæmi Laugarneshverfi, Kleppsholt og Vogahverfi.

Áhrif 30 km svæða á umferðaróhöpp með meiðslum í borginni

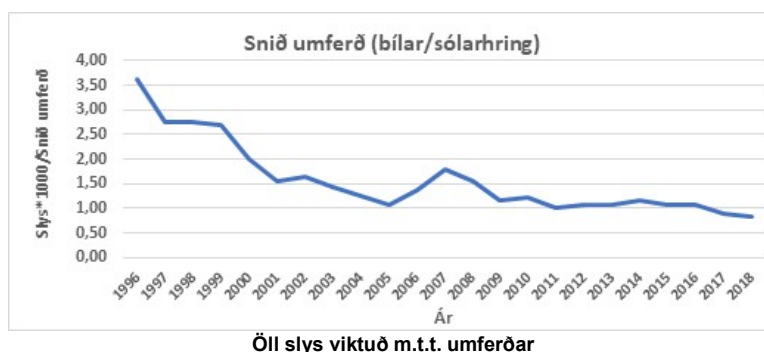
Fljótlega sýndi sig að 30 km svæðin skiluðu góðum árangri í að bæta umferðaröryggi. Í rannsókn frá árinu 2006 segir að slysum hafi fækkað um 27% og alvarlegum slysum um 62% á 30 km svæðum.



Ef skoðuð er þróun allra umferðaróhappa með meiðslum á gangandi vegfarendum í borginni árin 1996 til 2018 sést að þann ártug sem innleiðing 30 km svæða átti sér stað verður veruleg fækkun í fjölda óhappa með meiðslum. Í upphafi tímabilsins eru um 70 óhöpp með meiðslum á ári. Eftir árið 2006 verður breyting. Fjöldi óhappa stendur þá nokkurn vegin í stað og er um 32 að meðaltali, línurit vinstramegin að ofan. Athyglisvert er að sama þróun á sér einnig stað hvað varðar fjölda allra umferðaróhappa með slysum á fólki í borginni, línurit hægramegin að ofan.

Í skýrslu Línuhönnunar SLYS Á GANGANDI VEGFARENDUM Í REYKJAVÍK sem er frá árinu 2007 er rakin þróun slysa allt frá árinu 1975. Þar segir m.a. „Eftirtektarvert er þó hvað slösuðum gangandi hefur fækkað mikið hin síðustu ár, eða frá árunum 1998-1999. Þar má jafnvel sjá marktæk frávik einstakra ára miðað við meðaltöl fyrri ára.“

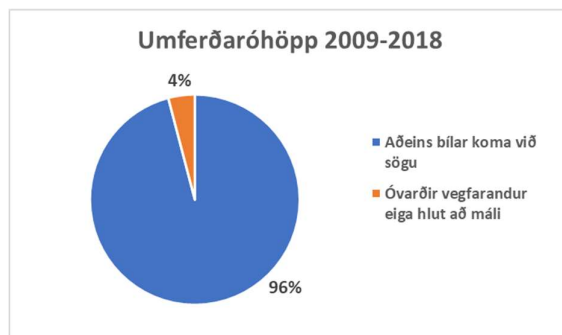
Vert er að skoða hvernig þróun í fjölda slysa tengist umferð á Höfuðborgarsvæðinu. Snið sem dregið er um Fossvogsdal og yfir í Elliðavog ætti að endurspeglar vel þróun umferðar í borginni. Það er snið sem dregið er um Kringlumýrarbraut, Reykjanesbraut, Ártúnsbrekku og Bíldshöfða. Í eftirfarandi línuriti eru öll umferðarhöpp með meiðslum vikuð með framangreindri umferð.



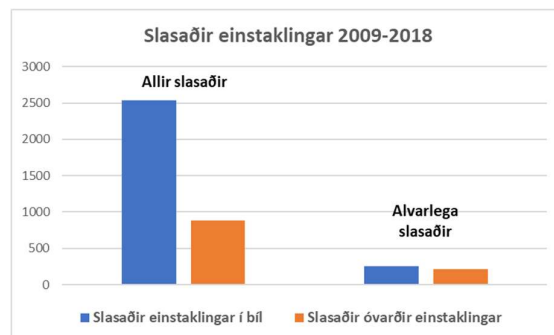
Jákvæð þróun hvað varðar fækkun slysa er enn meira áberandi árin 1996 - 2006 þegar tekið er tillit til umferðarmagns. Ef litið er fram hjá „2007 áhrifum“ er stöðugt ástand eftir árið 2006. Það má jafnvel greina eilítið jákvæða þróun til lækkunar seinustu ár þrátt fyrir þekkta fjölgun reiðhjólasylya. Það gæti að einhverju leiti tengst aukinni og bættri stýringu með umferðarljósum. Einnig getur gríðarleg fjölgun ferðamanna síðustu ár haft sitt að segja en farþegum í Leifstöð fjölgaði um ríflega 80% milli árána 2015 og 2018 en dreifing umferðar sem tengist ferðamönnum er með öðrum hætti en hefðbundin borgarumferð.

Afleiðingar umferðarslysa þegar óvarinn vegfarendi á hlut að máli

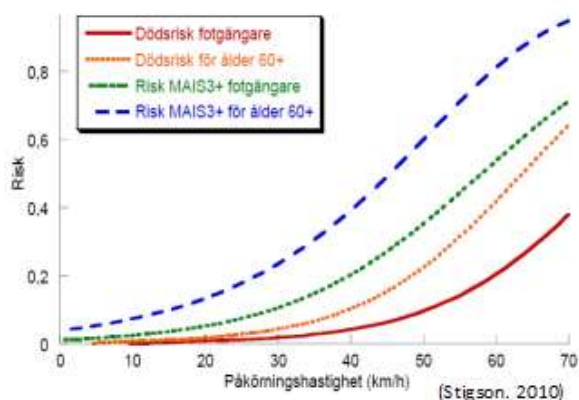
Rétt er að undirstrika hve mikið vægi aðstæður hafa þegar skoðaðar eru afleiðingar umferðaróhappa. Það á sérstaklega við þegar óvarðir vegfarendur eru hlutaðeigendur. Af fjölda allra umferðaróhappa á tíu ára tímabili 2009-2018, með og án meiðsla, eru aðeins 4% sem tengjast óvörðum vegfarendum, þ.e. hjólandi eða gangandi. Ef hins vegar er skoðaður fjöldi þeirra einstaklinga sem slasast þá eru óvarðir vegfarendur um fjórðungur slasaðra og ef aðeins eru skoðaðir þeir sem deyja eða slasast alvarlega þá eru óvarðir vegfarendur tæplega helmingur slasaðra eða látinna. Þessi staðreynd undirstrikar sérstaklega mikilvægi þess að við blöndun ólíkra ferðarmáta verður blöndunin að vera á forsendum óvarinna vegfarenda ef markmiðið er að koma í veg fyrir alvarleg slys á fólki.



Umferðaróhöpp með og án meiðsla



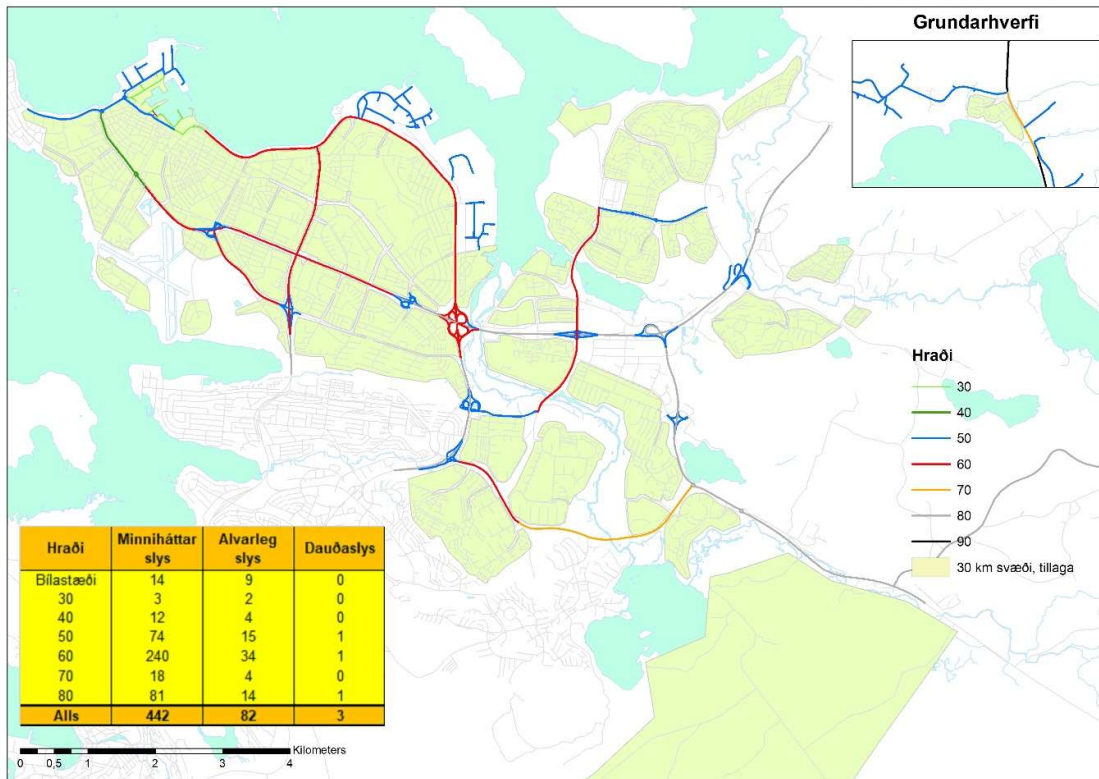
Umferðaróhöpp með meiðslum



Hraðinn skiptir öllu máli varðandi afleiðingar þegar ekið er á óvarinn vegfarenda samanber línuritið hér til hliðar. Það sýnir áhættu gangandi vegfarenda, og einnig sérstaklega 60 ára og eldri, að deyja við mismunandi árekstrarhraða. Einnig sést áætluð vegin áhætta að deyja eða slasast alvarlega (MAIS 3+) fyrir mismunandi hraða og aldurshópin 60 ára og eldri.

Þjóðvegir og hafnarsvæði

Ekki er gerð tillaga um breytingar á hámarkshraða á þjóðvegum og á hafnarsvæðum umfram það sem fram kemur í skýrslu starfshóps um umferðarhraða vestan Kringlumýrarbrautar. Þær breytingar eru á ábyrgð viðkomandi veghaldara. Eftirfarandi mynd sýnir núverandi hraðamörk á þjóðvegum og hafnarsvæðum. Tafla með hraða á gatnakerfinu miðast við götur eins og þær eru á myndinni. Í töflunni eru einnig tilgreind umferðaróhöpp með meiðslum á fólki flokkuð eftir alvarleika, á þessu gatnakerfi árin 2014-2018, þ.e. í 5 ár.

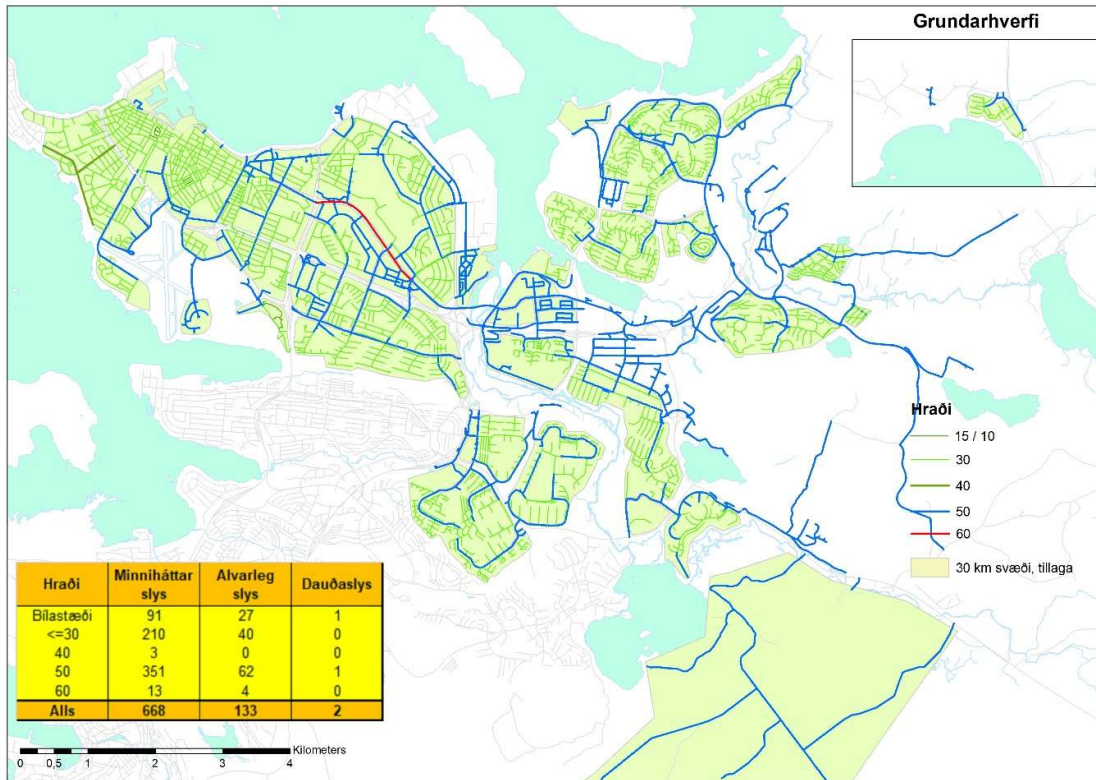


Slysatölur og hámarkshraði á þjóðvegum og á hafnarsvæðum í borginni

Íhugunarefni er að með hliðsjón af stefnumörkun borgarinnar í nýlega samþykktri umferðaröryggisáætlun þá uppfylla flest plangatnamót borgargatna og þjóðvega í borginni EKKI þau viðmið sem stefnumörkun um núllsýn kallar á. En farþegar í venjulegum fólksbíl eru taldir öruggir gagnvart hliðarárekstri ef hraði árekstrarökutækisins er minni en 50 km/klst.

Núverandi hámarkshraði á borgargötum

Á eftirfarandi mynd sést núverandi hámarkshraði og 30 km svæði í borginni.



Slysatölur og núverandi hámarkshraði á borgargötum

Í töflunni á myndinni er samantekt á umferðaróhöppum árána 2014-2018 flokkað m.t.t. alvarleika og með hliðsjón af hraða.

Val á hámarkshraða

Eftirfarandi viðmið verði höfð til hliðsjónar við mat á nýjum hámarkshraða:

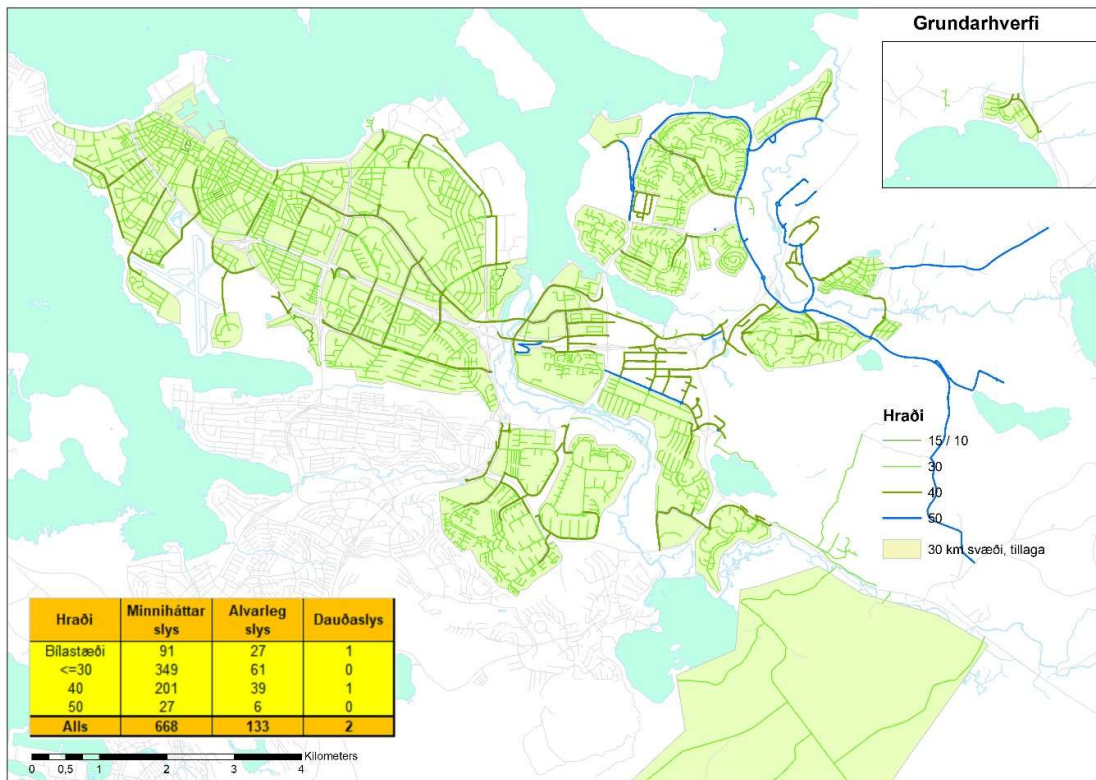
- 5 km/klst / gönguhraði. Göngugötur og eftir atvikum vistgötur.
- 10 km/klst. Vistgötur almennt. Húsagötur án sérstakra gangstétta. Mögulega húsagötur með gangstétt öðru megin. Verslunargötur. Bílastæði / Bílastæðagötur.
- 30 km/klst. Húsagötur og götur sem gegna bæði hlutverki safngatna og húsagatna. Götur á útivistarsvæðum. Götur vegna verslunar og þjónustu á hafnarsvæðum, samanber það sem þegar er gert á Grandagarði og Ægisgarði.
- 40 km/klst. Aðrar safngötur. Húsagötur í iðnaðarhverfum. Mögulega 50 – 100m kaflar með 30 km/klst. við mikilvægar gönguleiðir t.d. í grennd við íbúðir aldraðra, framhaldsskóla og íþróttamiðstöðvar.

- 50 km/klst. Stofngötur/borgargötur. Mögulega 50 – 100m kaflar með 30 km/klst. við mikilvægar gönguleiðir t.d. í grennd við íbúðir aldraðra, framhaldsskóla og íþróttamiðstöðvar.

Við endurskoðun hámarkshraða er mikilvægt að upplýsa strætó um fyrirhugaðar breytingar með góðum fyrirvara. Einnig þarf að upplýsa og hafa samráð við lögregluna.

Borgargötur, tillögur að hámarkshraða

Eftirfarandi mynd sýnir gatnakerfi borgargatna með nýjum hámarkshraða og tillögu að stærri 30 km svæðum.



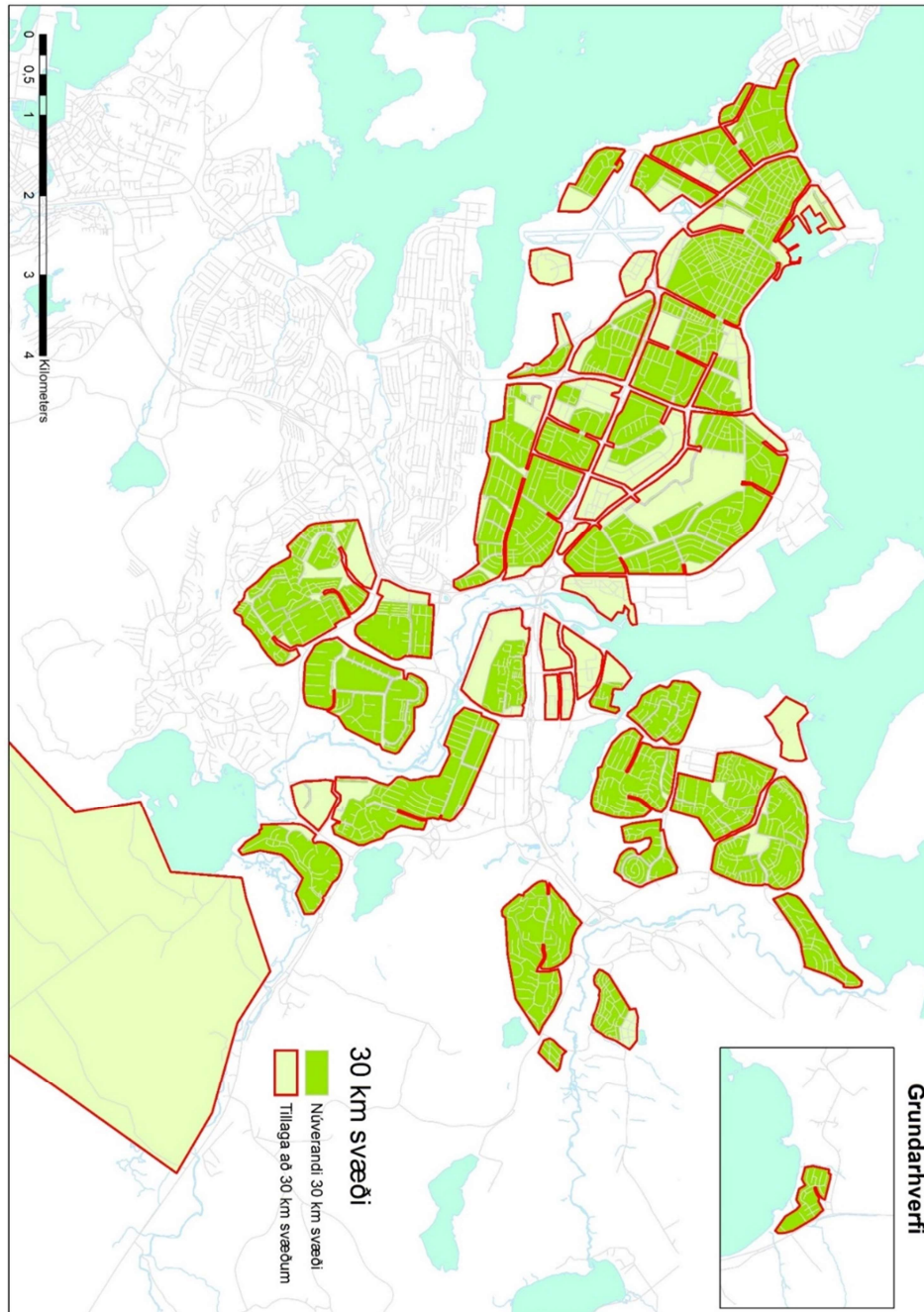
Slysatölur og tillaga að nýjum hraðamörkum á borgargötum

Í töflunni á myndinni er samantekt á umferðaóhöppum árána 2014-2018 með meiðslum á fólki og hvernig þau dreifast á gatnakerfið m.t.t. nýrra hraðatakmarkana. Umferðaróhöpp eru flokkuð eftir alvarleika. Ekki er reynt að segja fyrir um lengd göngugatna, 15 km gatna eða vistgatna til framtíðar en gera verður ráð fyrir að þeim fjölgi frá því sem nú er. Þær eru því flokkaðar með 30 km götum að sinni.

Á mynd hér að neðan eru núverandi 30 km hverfi lögð yfir tillögu að stækkun til samanburðar. Rauðar línur umlykja tillögu að stærri 30 km svæðum en núverandi svæði eru dökk græn án umlykjandi lína.

Vistgötur og göngugötur

Samkvæmt 9. gr. Umferðarlaga um vistgötur og 10. gr. sömu laga um göngugötur ber öikumönnum vélknúinna ökutækja sem heimild hafa að aka um þær götur að aka eigi hraðar en 10 km/klst. Samkvæmt 84. gr. (*Sérákvæði um notkun vega, hraðamörk o.fl.*) getur veghaldari kveðið á um varanleg sérákvæði um notkun vegar til umferðar að fengnu samþykki lögreglu. Þó það sé ekki lagt til hér á ákveðnum stöðum er rétt að íhuga lægri hámarkshraða, þ.e. 5 km/klst, þar sem fjöldi gangandi vegfarenda er mikill og þar sem aðstæður eru með þeim hætti að vænta má barna á ferð.



30 km hverfi. Núverandi hverfi lögð yfir tillögu að stærri hverfum

Ávinningur af lækkuðum hraða

Eins og að framan er rakið má ætla að frekari útvíkkun 30 kílómetra svæða í borginni geti haft jákvæð áhrif til fækkunar á umferðarslysum almennt. Í eftirfarandi töflu er fimm ára meðaltal yfir öll óhöpp með og án meiðsla árin 2014-2018 á götum, gatnamótum og bílastæðum, dreift á bílastæði, eldri 30 km svæði, ný 30 km svæði, 40 km götur, aðrar borgargötur og götur annarra veghaldara. Annað í töflunni er götur með hærri hámarkshraða en 30 km/klst í borginni. Bæði borgargötur og götur annarra veghaldara.

	Eignatjón	Minnih.sl.	Alvarl.sl.	Dauðaslys	Alls slys	Alls óhöpp
Bílastæði	761	21,0	7,2	0,2	28,4	789
Eldri 30 km svæði	492	42,6	8,2	0,0	50,8	543
Ný 30 km svæði	228	27,4	4,2	0,0	31,6	260
40 km götur	381	41,8	8,2	0,2	50,2	431
Aðrar borgargötur	121	15,0	4,0	0,0	19,0	140
Aðrir veghaldarar	712	74,2	11,2	0,6	86,0	798
	2695	222,0	43,0	1,0	266,0	2961

Umferðaróhöpp með meiðslum og án meiðsla (eignatjón). Fimm ára meðaltal 2014-2018

Til að meta áhrif hraðalækkunar á fjölda slysa er notað veldislíkanið $0,3778 \cdot e^{0,0619 \cdot v}$ en það segir til um reiknaðan fjölda slysa, þar sem v í jöfnunni er hraði bílaumferðar í km/klst. Spálíkanið er þróað af Rune Elvik hjá Transportøkonomisk institutt í Osló. Með því að nota reiknilíkanið hér að framan og ganga út frá þeirri hraðabreytingu, þ.e. skiltuðum hraða, sem tilgreind er í töflunni fást 49,7 færri slys á ári.

Í eftirfarandi töflu eru óhöpp með meiðslum á borgargötum, þjóðvegum og götum á hafnarsvæðum flokkuð eftir núverandi hraðamörkum og tillögu um ný hraðamörk á borgargötum, þ.e. hraði eftir.

		Hraði eftir								
		Bílastæði	15	30	40	50	60	70	80	Alls
Hraði fyrir	Bílastæði	28.4								28.4
	15		0.4							0.4
	30			50.8						50.8
	40			0.2	4.6					4.8
	50			31.4	46.0	30.6				108.0
	60				3.4	10.4	35.2			49.0
	70							4.4		4.4
	80								20.2	20.2
	Alls	28.4	0.4	82.4	54.0	41.0	35.2	4.4	20.2	266.0

Öll umferðaróhöpp með slysum í borginni. Fimm ára meðaltal 2014-2018

Úr töflunni hér að framan má lesa fjölda slysa sem hafa orðið á götum flokkuðum með tilliti til núverandi hraðmarka það er lóðréttur ás. Á láréttum ás er hámarkshraði eins og lagt er til að hann verði. Á skálínu í töflunni eru tölur um slys þar sem hraði verður óbreyttur en neðan skálínunnar er fjöldi slysa þar sem harðinn mun breytast. Það er að segja fjöldi slysa sem hraðabreytingin hefur áhrif á haldist þróun í fjölda slysa óbreytt. Af heildarfjölda slysa, þ.e. meðaltalinu 266 á árunum 2014-2018, mun hraðabreytingin tengjast 91,4 slysi eða 34% slysa.

Eftirfarandi tafla er eins gerð og taflan á undan. Aðeins eru tilgreind alvarleg slys og dauðaslys árin 2104-2018, þ.e. ársmeðaltal. Úr töflunni má lesa að 35% alvarlegra slysa og dauðaslysa hafa átt sér stað á götum þar sem lagt er til að hraði verði lækkaður, þ.e. 15,4 af 44,0 alvarlegum- og dauðaslysum.

		Hraði eftir							
		Bílastæði	30	40	50	60	70	80	Alls
Hraði fyrir	Bílastæði	7,4							7,4
	30		8,4						8,4
	40			1,2					1,2
	50		4,2	7,6	3,8				15,6
	60			0,8	2,8	3,6			7,2
	70						0,8		0,8
	80							3,4	3,4
Alls		7,4	12,6	9,6	6,6	3,6	0,8	3,4	44,0

Umferðaróhöpp með alvarlegum slysum í borginni. Fimm ára meðaltal 2014-2018

Reiknaður meðalkostnaður umferðaróhapps með slysi er um 52 mkr á tíu ára tímabili árin 2009-2018 miðað við vísitölu launa í mars 2020. Samfélagslegur kostnaður eða sparnaður 49,7 umferðaróhappa með slysum sem að framan greinir er því um 2,6 milljarðar króna á ári á götum sem borgin er veghaldari fyrir í dag.

Aksturstími

Í eftirfarandi töflu eru reiknaðar tafir m.t.t. sólarhringsumferðar, lengd á götu og hraða. Flokkað er m.t.t. hraða samkvæmt núverandi hraðatakmarkunum annars vegar og tillögu að breyttum hraðatakmarkunum hins vegar. Umferðartölur og hraði er fenginn úr reiknilíkani umferðar fyrir Höfuðborgarsvæðið, þ.e. „estimeruð“ umferð út frá talinni umferð árið 2016. Taflan sýnir eingöngu tölur fyrir Reykjavík. Reiknaður er aksturstími að teknu tilliti til hámarkshraða. Ekki er tekið tillit til tafa í gatnamótum en þær upplýsingar eru ekki fyrirliggjandi. Niðurstaða miðað við framangreindar forsendur er að breyting á hámarkshraða mun hafa í för með sér 12% aukingu á ferðatíma bílaumferðar innan Reykjavíkur.

Vert er að benda á að samkvæmt núllsýn sem hefur verið samþykkt sem hluti af umferðaröryggisáætlun borgarinnar þá er hún skilgreind þannig að enginn eigi að slasast alvarlega eða látast í umferðinni. Samkvæmt þessari hugmyndafræði er ekki talið réttlætjanlegt að fórn heilsu vegfarenda fyrir aðra hagsmuni samfélagsins, eins og til dæmis vegna minni tafa.

Hraði	Fyrir:		Eftir:	
	Bíl_km	Tími (klst)	Bíl_km	Tími (klst)
30	241460	8049	431019	14367
40	47259	1181	463554	11589
50	862344	17247	638516	12770
60	729310	12155	347284	5788
70	37949	542	37949	542
80	642559	8032	642559	8032
90	114155	1268	114155	1268
Alls	2675036	48475	2675036	54357
Aukinn tími				12%

Aksturstími

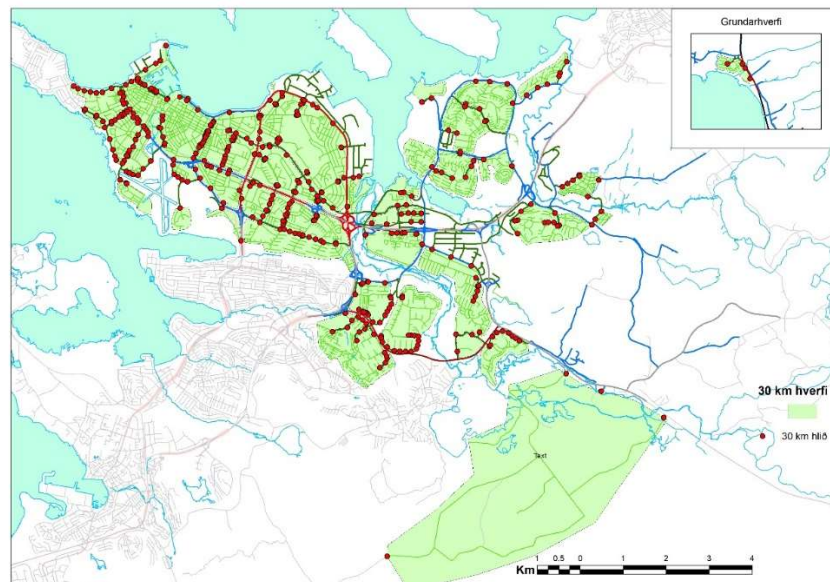
Ný gerð 30 km hliða

Lagt er til að 30 km hlið verði endurhönnuð og gerð einfaldari frá því sem nú er. Gömul hlið verði látin úreldast og hverfa eftir atvikum. Fyrirmynd 30 hliðanna gæti verið útfærsla hliða í Kópavogi. Vel færi á að hafa trjágróður þar sem hliðin eru staðsett en gæta þarf vel að sjónlínum, sérstaklega m.t.t. göngubverana. Æskilegt er að staðsetja hliðin 20-30 metra frá gatnamótum þegar komið er inn á 30 km svæði og ekki á stað þar sem er að öllu jöfnu er gengið yfir götuna, ef settur er gróður.



30 km hlið í Dalsmára í Kópavogi

Á eftirfarandi mynd má sjá 30 km hlið, rauðir punktar, miðað við endurhönnun 30 km svæða. Fjöldi hliða samkvæmt þessari mynd er 401.



Ný 30 km hlið

Áætlaður heildarkostnaður við gerð nýrra 30 km hliða og endurgerð gamalla, sem gerist á lengri tíma eins og áður segir, er 600 til 800 mkr.

Merkingar

Í þéttbýli er hámarksökuhraði almennt 50 km á klst samkvæmt umferðarlögum. Samþykkt frávik frá þeim hraða þarf að merkja sérstaklega. Hraðmerking 30 km svæða er svæðisbundin, þ.e. notuð eru ferkönntuðu merkin B28.xx og B29.xx þar sem xx er gildandi hraði. Þegar notuð eru hringlaga merki B26.xx, sérstök takmörkun hámarkshraða, þá gildir það í akstursstefnu á þeim vegi sem það er sett við eða þar til önnur hraðamörk eru gefin til kynna með nýju merki. Þannig merkingar þarf að gera á götum þar sem hraðinn verður 40 km/klst. Þegar B26 er notað þarf að merkja hvern götuspotta. B26 merkið á ekki að nota á 30 km svæðum nema ef víkja á frá almennu reglunni um 30 km/klst.

Til að senda skýrari skilaboð um gildandi hámarkshraða er ágætt að nota yfirborðsmerkingar eins og gert hefur verið á 30 km svæðum með því að mála (massa) 30 á malbikið. Í dag eru að jafnaði eitt merki fyrir hverja 230 metra af götu. Bæta þarf við um 350 merkjum vegna stækkunar 30 km svæðanna. Ef það er einnig gert á 40 km götum með sama hætti bætast við um 350 merkingar, þ.e. samtals 700 merkingar. Áætlaður kostnaður er 20 til 25 mkr.

Áætlaður fjöldi merkja á götum þar sem lagt er til að hraðinn verði 40 km/klst er um 1000 merki. Áætlaður kostnaður er 70 mkr.

Hraðhindrandi aðgerðir

Virgni lækkunar á hámarkshraða, ein og sér, virðist hafa skilað sér þegar núverandi 30 km svæði voru innleidd á árunum eftir árið 1996 ef tekið er mið af fækkun slysa. Virgni til lækkunar hraða virðist ekki aðeins hafa náð til 30 km svæðanna heldur hafi virknin verið mun víðækari. Hvort það endurtekur sig er ekki gott að segja en ef það gerist mun það væntanlega ekki vera í jafn ríku mæli og áður.

Hraðahindrunum ætti almennt að beita þar sem óvarðir vegfarendur eru á ferð með bílaumferð. Sérstaklega á gönguleiðum skólabarna og við aðstæður þar sem skert útsýni er milli ökumanna og hjólréiðafólks eða gangandi vegfarenda.

Í sænskum rannsóknum sem gerðar hafa verið á götum þar sem hraði hefur verið settur 40 km/klst hefur komið í ljós að virkni aðgerðarinnar er yfirleitt betri þar sem óvarðir vegfarendur eru á ferð. Einnig sýnir sig að mikill ávinningur m.t.t. umferðaröryggis er þar sem virkni til lækkunar hraða er góð. Ekki er hægt að benda á eina aðgerð fremur en aðra sem virkar vel við að draga úr hraða en rannsóknir benda til að viðvera óvarðra vegfarenda og þar sem unnið er samhliða með steinlagt yfirborð og gróður gefur góða raun.

Heildarlengd 40 km gatna er tæplega 80 km. Það má hugsa sér að breyta 50-100 metra götukafli þar sem er tvístefna, þannig að gatan væri þrengd í 5,5 til 6,0 metra með gróðursetningu og steinlagn eða gerð hlykkjótt eins og gert var á Háaleitisbraut norðan Miklubrautar og á Ægissíðu.



Dæmi um aðgerð á 40 km götu

Aðgerð svipaðri og gerð var á Ægisíðu mætti gera fyrir hverja 1000 metra af götum, það væru þá um 80 aðgerðir. Á einhverjum götum má reikna með hjólastígum sem þrengja götupversnið sem næga aðgerð en það er ekki skoðað sérstaklega hér.

Áætlaður kostnaður 500 til 600 mkr.

Samantekt

Á blaðsíðu 14 er yfirlitsmynd með tillögu að nýjum hraðamörkum á borgargötum innan borgarmarkanna og tillaga að nýjum 30 km hverfum. Í töflu á myndinni er lengd gatnakerfis borgargatna með hliðsjón af hraða fyrir og eftir hraðabreytingar.

Ekki er sagt fyrir um lengd 10 km gatna, göngugatna eða vistgatna til framtíðar á þessu stigi en gera verður ráð fyrir að þeim fjölgi frá því sem nú er. Eðlilegt er að þær verði skilgreindar við nánari skoðun einstakra borgarhluta. Við skoðun borgarhluta verði einnig gerð nánari grein fyrir hraðhindrandi aðgerðum á 40 km götum, þ.e. þrenging eða hlykkjun á götukafla og mögulegar stuttar 30 km hraðalækkunar við fjölfarnar / viðkvæmar gönguleiðir.

Á blaðsíðu 15 er mynd sem sýnir núverandi hraðamörk á þjóðvegum og á hafnarsvæðum. Í töflu á myndinni er lengd viðkomandi gatnakerfis með hliðsjón af núverandi hraða.

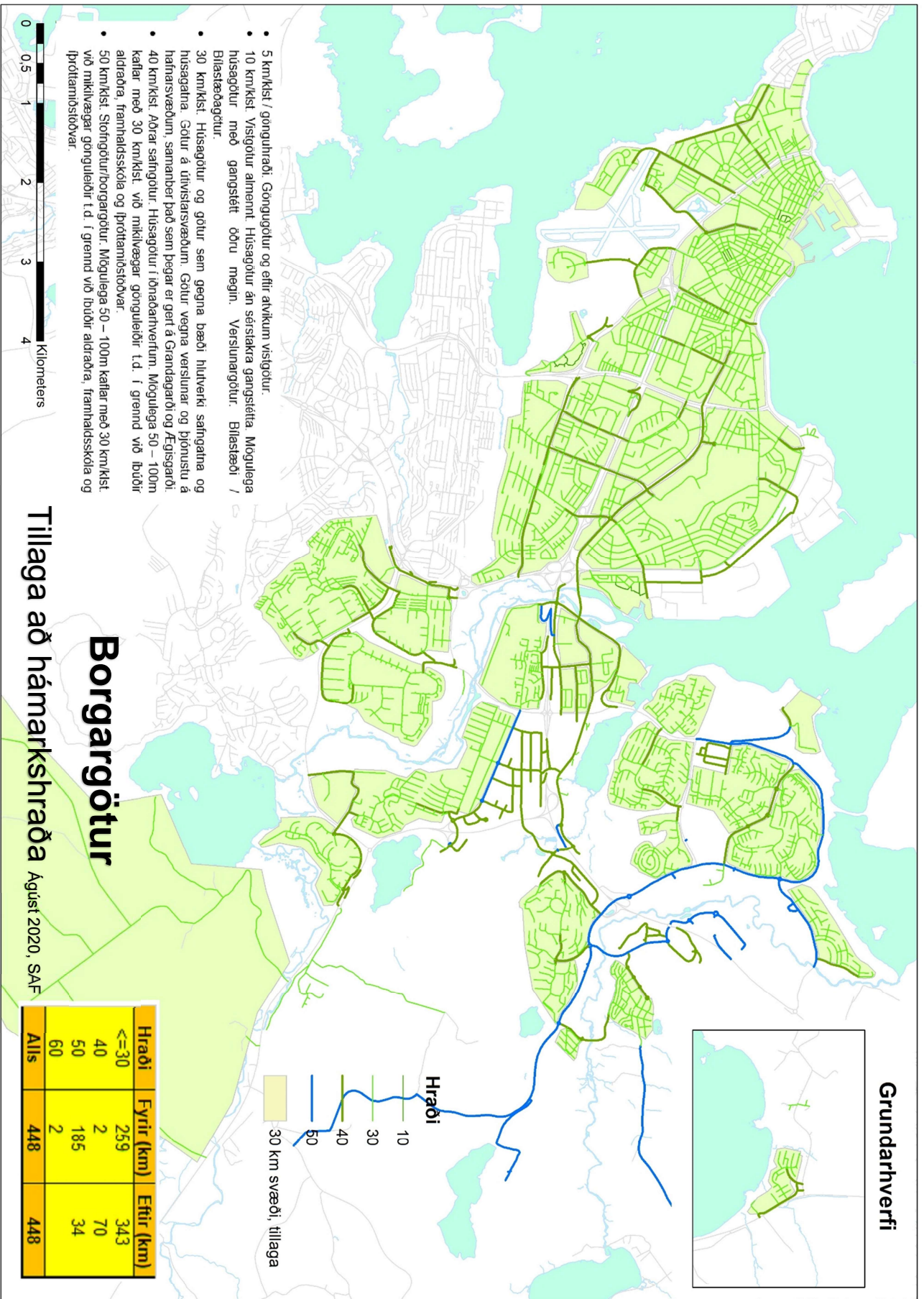
Samtals er kostnaður við þær tillögur sem raktar eru hér að framan 1200-1500 mkr. Ef þessum aðgerðum er hrint í framkvæmd á fimm árum þá er kostnaðurinn 240 til 300 mkr á ári. Arðsemi argerðanna er 70% ef tekið er mið af þeim samfélagslega sparnaði sem áætlaður er 2,6 milljarðar króna á þeim borgargötum sem tillögur um hraðlækkun ná til.

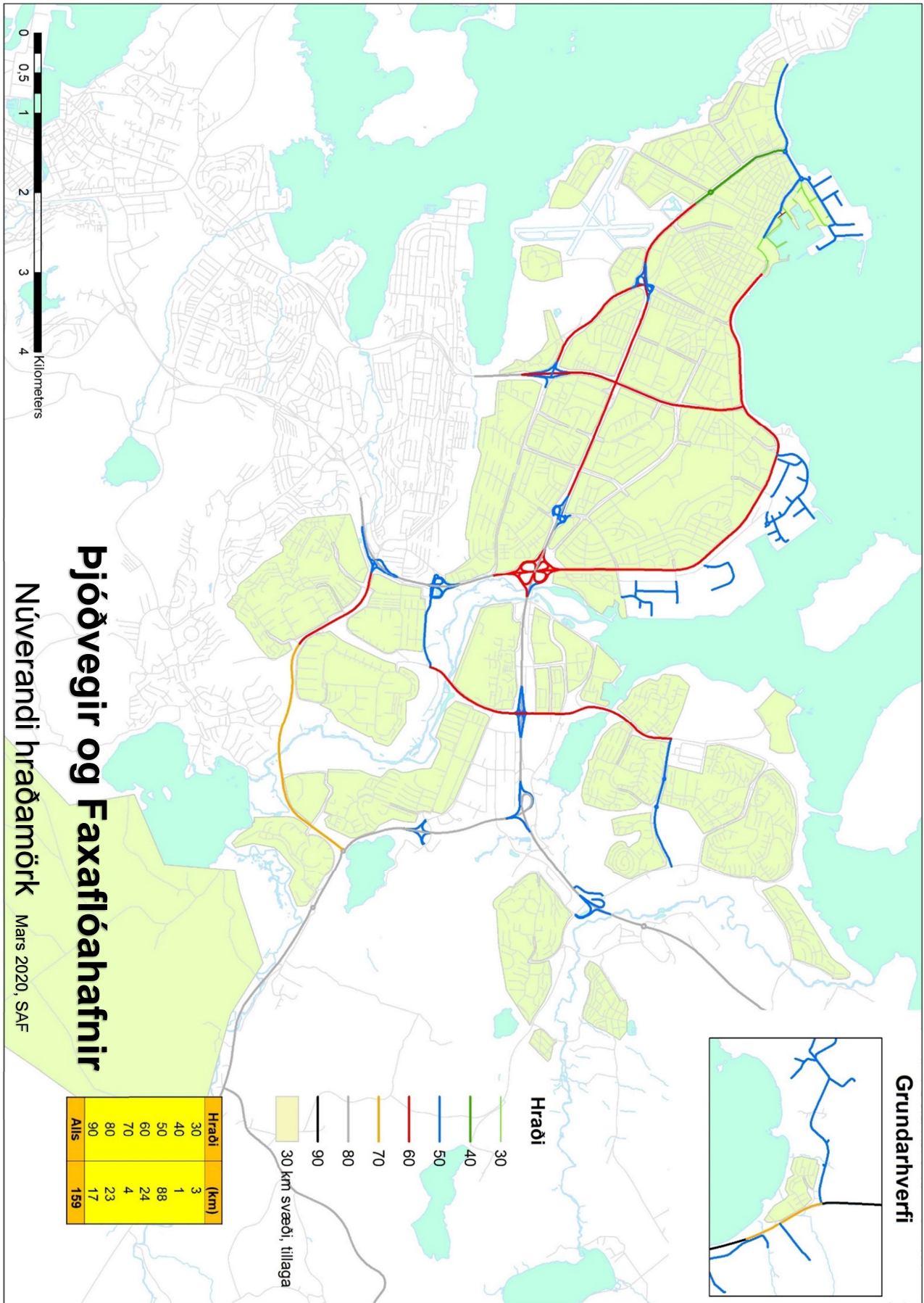
Reykjavík 13. ágúst 2020

Stefán Agnar Finnsson,
verkfræðingur MSc

Heimildir:

1. Rätt fart i staden. December 2008. Handbok för hastighetsnivåer i en attraktiv stad. Vägverket. Sveriges Kommunar och Landsting.
2. Rune Elvik 2012. Traffiksikkerhetshandboken. (TØI).
3. UMFERÐARHRAÐI VESTAN KRINGLUMÝRARBRAUTAR SKÝRSLA STARFSHÓPS. Janúar 2017.
4. Statens vegevesn. FARTSGRENSEKRITERIER FOR 30-60 OG 80-110 KM/T.
5. Línuhönnun. September 2007. SLYS Á GANGANDI VEGFARENDUM Í REYKJAVÍK.
6. Haraldur Sigþórsson. Stefán Agnar Finnsson. Umferðaröryggi í Reykjavík Árbók VFÍ/TFÍ 2008.
7. Stefán Agnar Finnsson, 2006. „30 km hverfi í Reykjavík 1995 – 2004, greining á umferðaróhöppum“.
8. LUKR. Landupplýsingakerfi Reykjavíkur.
9. Samgöngustofa. Slysátölfræði 1996 til 2018.
10. Línuhönnun. Mars 2006. Kostnaður umferðarslysa eftir alvarleika.
11. Trafikverket, 2012. Nya krockvårdskurvor för fotgängares risker vid påkörning av bil.
12. Reglugerð um umferðarmerki og notkun þeirra, nr. 289/1995.
13. VSÓ. Estimeruð umferð árið 2016.
14. Trafkon AB ofl. Umferðaröryggisáætlun Reykjavíkur 2019-2023.







Úrvinnsla umsagna

Dags: 22. mars 2021

Efni: Hámarkshraðaáætlun Reykjavíkur – Tillaga

1. Inngangur og samantekt

Tillaga að hámarkshraðaáætlun ásamt greinargerð var send til lögreglunnar á höfuðborgarsvæðinu og Strætó 2.9.2020. Tillagan var einnig rædd á samráðsfundum með báðum aðilum í lok ágúst. Haldinn var kynningarfundur með Vegagerðinni og Faxaflóahöfnum í febrúar 2020. Kynningarbréf var sent á öll íbúaráð borgarinnar 4.9.2020 þar sem óskað var eftir umsögnum. Alls bárust 16 ábendingar /umsagnir:

1. Lögreglan á höfuðborgarsvæðinu.
2. Strætó bs.
3. Íbúaráð Vesturbæjar.
4. Íbúaráð Miðborgar og Hlíðahverfis, fulltrúar Sjálfstæðisflokksins og foreldrafélaga.
5. Íbúaráð Miðborgar og Hlíðahverfis, fulltrúar Samfylkingar, Viðreisnar, íbúasamtaka og slembivalinna.
6. Íbúaráð Laugardals.
7. Íbúaráð Háaleitis- og Bústaðahverfis.
8. Íbúaráð Breiðholts, fulltrúar Sjálfstæðisflokksins, slembivalinna og foreldrafélaga.
9. Íbúaráð Breiðholts, fulltrúar Samfylkingar og Viðreisnar.
10. Íbúaráð Árbæjar og Norðlingaholts.
11. Íbúaráð Grafarvogs, fulltrúar Samfylkingar.
12. Íbúaráð Grafarvogs, fulltrúar Sjálfstæðisflokks, íbúasamtaka og foreldrafélaga.
13. Íbúaráð Grafarholts og Úlfarsárdals, fulltrúar Viðreisnar, Samfylkingar, íbúasamtaka, foreldrafélaga og slembivalinna
14. Íbúaráð Grafarholts og Úlfarsárdals, fulltrúi Sjálfstæðisflokks.
15. Íbúaráð Kjalarnes, fulltrúar Vinstri grænna, Pírata, íbúasamtaka, foreldrafélaga og slembivalinna.
16. Íbúaráð Kjalarnes, fulltrúi Sjálfstæðisflokks.

Helstu athugasemdir og ábendingar umsagnaraðila voru almennar og sneru að ætluðum neikvæðum áhrifum lækkunar hámarkshraða á flæði umferðar og mengun. Fjallað er um þessar athugasemdir í kafla tvö í þessari samantekt. Athugasemdir um hámarkshraða á einstökum götum áætlunarinnar sneru í flestum tilfellum að því að lækka hámarkshraða enn frekar, þ.e. að stækka svæði með 30 km/klst. hámarkshraða eða lækka hámarkshraða innan íbúahverfa enn frekar, þ.e. niður í 20 km/klst. Fjallað er um þessar athugasemdir í kafla þrjú. Aðeins er fjallað um athugasemdir sem tengjast beint eða óbeint hámarkshraða. Ekki er er fjallað um aðrar athugasemdir, svo sem um notkun mismunandi öryggisaðgerða. Þær athugasemdir eru móttæknar og nýtast við innleiðingu áætlunarinnar.

Út frá umsögnum, innsendum athugasemdum og þeirri umræðu sem finna má hér á eftir er ekki talin ástæða til að gera breytingar á tillögunni.

Viðhengi: (1) Kynningarbréf sem fylgdi beiðni umsögn til íbúaráða, (2) Allar ábendingar og umsagnir.



2. Helstu athugasemdir umsagnaraðila

Í þessum kafla er fjallað um allar almennar athugasemdir umsagnaraðila. Í kafla 3 er fjallað um athugasemdir og óskir varðandi breytta/óbreytta hámarkshraða á ákveðnum götum.

2.1 Lögreglan á höfuðborgarsvæðinu

Á samráðsfundi með Lögreglan kom fram að Lögreglan á höfuðborgarsvæðinu gerir ekki athugasemd við tillöguna, en lagði áherslu á að lækkun hámarkshraða fylgi aðgerðir sem stuðla að því að öikumenn virði hámarkshraða.

Athugasemd tengist framkvæmd breytinganna og hefur því ekki áhrif á tillögu.

2.2 Strætó Bs.

Umsagnaraðili nefnir að breytingar á hámarkshraða eru taldar hafa neikvæð áhrif á ferðatíma Strætó og leiða til aukins rekstrarkostnaðar, ef ekki koma mótvægisáðgerðir svo sem sérrými strætó, forgangsljós, færri hraðahindranir o.fl. Lagt er til að Reykjavíkurborg láti gera nánari greiningu á auknum rekstrarkostnaði strætó.

Reykjavíkurborg, í samráði við Strætó Bs., hefur hafið vinnu við greiningu á áhrifum hámarkshraðabreytinga á ferðatíma Strætó. Þeirri vinnu er ekki lokið, en fyrstu niðurstöður benda til þess að áhrif lækkunar á hámarkshraða muni ekki hafa umtalsverð áhrif á ferðatíma Strætó. Helsta ástæða þess er að aksturshraði strætisvagna nær oft ekki núverandi hámarkshraða, t.d. vegna umferðarljósa, biðstöðva, gatnamóta og annarrar umferðar. Tillagan er stefnumörkun um heildarsýn á hámarkshraða í borginni. Samráð verður haft við Strætó vegna einstakra breytinga á grundvelli greiningarinnar sem lýkur á næstu mánuðum.

Unnið er að undirbúningi Borgarlínu. Í þeirri vinnu er gert ráð fyrir fjölgun sérrýma fyrir borgarlínuvagna og strætisvagna sem og minni töfum fyrir almenningsgöngur vegna umferðarljósa. Ekki er æskilegt að fækka hraðahindrunum þar sem það leiðir til verra umferðaröryggis.

Ekki er talin ástæða til að breyta tillögu út frá þessum athugasemdum.

2.3 Umsögn Íbúaráðs Vesturbæjar

Umsagnaraðili er sammála breytingunum sem lagðar eru til. Aðrar athugasemdir eru staðbundnar og er fjallað um þær í kafla 3.

Ekki er talin þörf á sérstakri umfjöllun um þessa umsögn.

2.4 Íbúaráð Miðborgar og Hlíðahverfis, fulltrúar Sjálfstæðisflokksins og foreldrafélaga.

Umsagnaraðili nefnir nokkra punkta:

- Fjölgun hraðaprepa í hámarkshraða gæti aukið flækjustig og þannig misst marks.
- Lækkun hámarkshraða minnki umferðarflæði og skapi tafir á stofnbrautum.
- Auknar tafir á stofnbrautum geti leitt til þess að umferð færist yfir á íbúagötur.
- Breytingin (þar með talið það sem nefnt er í lið b og c) leiði til aukinnar mengunar, útblásturs, hávaða.
- Huga þurfi að samráði við þær stofnanir sem hafa með umferð að gera, s.s. lögreglu, Samgöngustofu, Vegagerð, sem og hópa hagsmunaaðila sem láta sig umferðaröryggi varða.



- (a) Ekki er um fjölgun hraðaprepa að ræða. Leyfilegur hámarkshraði er skilgreindur í umferðarlögum. Innan borgarmarkanna er nú þegar notast við þann hámarkshraða sem hámarkshraðaáætlunin gerir ráð fyrir að notaður verði. Gert er ráð fyrir að athugasemdin snúi að notkun 40 km/klst. sem hámarkshraða. Undanfarinn áratug, hafa sænsk sveitarfélög í miklu mæli notast við hámarkshraðann 40 km/klst. innan þéttbýlis (yfirleitt í stað 50 km/klst.). Þetta hefur ekki leitt til vandamála í Svíþjóð þrátt fyrir að 40 km/klst. sé orðinn ráðandi hámarkshraði í flestum sveitarfélögum. Vadeby o.fl. (2018) gerði rannsókn á áhrifum þessarar breytingar í Malmö (fj.íb. 328 þús), Umeå (fj. íb. 123 þús) og Halmstad (fj.íb. 99 þús). Í greiningunni var skoðað hlutfall mismunandi slysatægunda og alvarleika meiðsla í skráðum umferðarslysum með meiðslum þar sem a.m.k. eitt vélknúð ökutæki var í slysinu. Niðurstöðurnar benda til þess að dregið hafi úr alvarleika meiðsla, bæði í slysum þar sem ekið er á óvarða vegfarendur og þar sem aðeins voru vélknúin ökutæki. Með tilliti til rannsóknarinnar sem vísað er í hér að ofan, þess að 40 km/klst. hámarkshraði er notaður á flestum hinna Norðurlandanna og að þegar er notast við þetta hraðaprep innan borgarinnar sem og á landsbyggðinni, þá er ekki ástæða til að telja að notkun á hámarkshraðaprepinu 40 km/klst. valdi ruglingi eða missi marks.
- (b) Forsenda sjónarmiðsins um að lækkun hámarkshraða minnki umferðarflæði og skapi umferðartafir á stofnbrautum virðist vera að lækkun hámarkshraða lækki raunhraða sem aftur minnki afkastagetu gatnakerfisins og þar með leiði til aukinna tafa. Þetta sjónarmið byggir á algengum misskilningi. Það er, að hærri hraði leiði alltaf til meiri afkastagetu götu, gatnamóta, eða gatnakerfisins sem heild. Á götu sem ekki verður fyrir áhrifum af t.d. gatnamótum þá næst hámarks umferðarrýmd þegar umferðin er orðin þétt og raunhraði búinn að lækka umtalsvert frá „óskahraða“ ökumanna. Sem dæmi má nefna að á götu eða vegi með háum hámarkshraða þar sem umferð er í frjálssu flæði, þá næst oft hámarks afkastageta þegar raunhraðinn er kominn niður í um það bil 50 km/klst. (FHWA, 1985, gegnum Hall, óþekkt ár), þetta er þó háð fleiri þáttum og talan er ekki alltaf 50 km/klst. Innan þéttbýlis, þar sem mikið er um gatnamót, umferðarljós, aðra umferð og aðra vegfarendahópa, þá ræðst hámarks umferðarrýmd gatnakerfisins og tafir í kringum háannatíma oftast af afkastagetu gatnamóta, ljósastýringum og annarri umferð. Það er ekki gert ráð fyrir að lækkun hámarkshraða muni hafa mikil áhrif á tafir á háannatíma þar sem á þeim tímupunktum þá hafa umferðarljós og önnur umferð meiri áhrif á raunhraðann en hámarkshraði.
- (c) Mikilvægur þáttur fyrir leiðarval ökumanna er ferðatími og þar með tafir í umferðinni. Ef ferðatíminn verður umtalsvert styttri og leiðin umtalsvert greiðari með því að notast við minni götur þá er hætta að sumir ökumenn notist við þær götur í stað stofn- og tengibrauta með tilheyrandi neikvæðum áhrifum. Alla jafna eru minni götur innan hverfa ekki til þess fallnar að aka hratt eftir þeim, einnig verður leiðin yfirleitt lengri við að aka slíkar götur. Það er því yfirleitt aðeins á háannatíma, þegar tafir eru á stofnbrautum vegna umferðarmagns, sem hætta er á að þetta verði vandamál. Sbr. svar við lið (b), þá er ekki talið líklegt að breyting á hámarkshraða á stofnbrautum muni vera stór þáttur í þeim töfum sem eru nú þegar á stofnbrautum á háannatíma. Utan háannatíma, þá verður eins og nú greiðasta leiðin fyrir ökumenn að notast við stofnbrautirnar. Því er ekki taldar líkur á að þessi breyting á hámarkshraða muni stuðla að tilfærslu umferðar frá stofnbrautum á íbúagötur.
- (d) Bæði umferðarmagn og hraði hafa áhrif á umferðarhávaða. Með hliðsjón af svörum við (b) og (c) lið þá er ekki ástæða til að ætla að teljandi aukning verði á umferðarhávaða vegna tilfærslu á umferð. Umferðarhávaði frá bílaumferð minnkar með lægri hraða að u.þ.b. 30-40 km/klst.,



(háð öðrum þáttum) (VV & SKL, 2008). Því er ólíklegt að lækkun hámarkshraða auki umferðarhávaða við stofnbrautir eða í íbúðahverfum.

- (e) Þeir mengunarvaldar og útblástur sem skoðaðir eru í tengslum við umferð ökutækja eru einkum CO₂, svifryk (PM), CO, og NO_x. Ný ökutæki eru oft með minnsta eldsneytisnotkun, sem tengist losun CO₂, ef þau aka á jöfnum hraða milli 50 og 70 km/klst. (VV & SKL, 2008). Einnig, er losun NO_x og CO lægri á 50 km/klst en 30 km/klst (Þorsteinsson, 2021) ef um er að ræða jafnan hraða. Raunin er hins vegar að innan þéttbýlis þá halda ökumenn almennt ekki jöfnum hraða. Ökumenn hægja á sér og stöðva vegna umferðarstýringa, gatnamóta og annarrar umferðar, sem og hraða sér aftur. Þetta hefur áhrif á eldsneytisnotkun og mengun ökutækisins. Líkan sænsku vegagerðarinnar bendir til þess að losun CO₂ frá fólksbíl sé nokkuð stöðug með lægri hraða á stofnbrautum og stærri tengibrautum innan þéttbýlis, meðan losunin minnkar á hvern ekinn kílómetra við lægri hraða á minni götum. Sambærilegar niðurstöður fást fyrir vörubíl með aftanívagn, þ.e. losun CO₂ á hvern ekinn kílómetra minnkar með lægri hraða (VV & SKL, 2008). Rannsóknir benda til þess að losun NO_x, HC, og CO minnki þegar hámarkshraði er lækkaður frá 50 til 30 km/klst. (VV & SKL, 2008). Svifryksmengun vegna bíla á nagladekkjum minnkar þegar hraði lækkar (Þorsteinsson, 2021, VV & SKL, 2008), en hækkar lítillega fyrir önnur vetrardekk (VV & SKL, 2008). Í Gautaborg, þar sem hámarkshraði var lækkaði frá 50 í 30 km/klst. (raunhraði lækkaði um 3-5 km/klst.), þá minnkaði mælt PM10 um 5% (VV & SKL, 2008). Sambærilegar niðurstöður varðandi áhrif hraða á svifryk vegna umferðar má sjá í rannsókn Jarðvísindastofnunnar Háskóla Íslands (Þorsteinsson, 2021). Áhrif umferðar á loftmengun er háð mörgum þáttum, meðal annars vali á fararmáta, akstursstíl, hraða, hröðun og hægingu/stoppum, samsetningu umferðar og aðstæðum á hverjum stað (VV & SKL, 2008). Niðurstöður erlendra rannsókna (hér að ofan) benda þó til þess að það sé líklega að lækkun hámarkshraða hafi jákvæð áhrif á loftmengun en neikvæð. Þess má einnig geta að lægri hraði gerir það meira aðlaðandi að velja aðra fararmáta sem minnka neikvæð umhverfisáhrif vegna umferðar vélknúinna ökutækja.
- (f) Reykjavíkurborg á reglulega fundi með lögreglu, Vegagerðinni, Strætó og Faxaflóahöfnum enda vinna þessir aðilar saman að greiðum og öruggum samgöngum í borginni. Eins og kemur fram í kynningarbréfi sem fylgdi með tillöggunni til íbúaráðanna hefur hún verið kynnt lögreglunni, Strætó, Vegagerðinni og Faxaflóahöfnum. Hámarkshraðaáætlunin nær þó einungis til gatna sem Reykjavíkurborg er veghaldari á. Vegagerðin og Faxaflóahafnir töldu að ekki væri tímabært að setja fram sambærilega áætlun um hámarkshraða á þeirra vegum, en gerðu þó ekki athugasemdir við vinnuna. Samgöngustofa er m.t.t. hámarkshraðaáætlunar Reykjavíkurborgar, fyrst og fremst eftirlitsaðili um að gildandi lögum og reglugerðum sé fylgt.

Ekki er talin ástæða til að breyta tillögu út frá þessum athugasemdum.

2.5 Umsögn Íbúaráð Miðborgar og Hlíðahverfis, fulltrúar Samfylkingar, Viðreisnar, íbúasamtaka og slembivalinna.

Umsagnaraðili styður að dregið verði úr hraða í borgarhlutanum. Óskað er eftir því að íbúar geti sótt um að gata verði gerð að vistgötu. Einnig er gerð athugasemd að 30 km/klst. sé of hár hraði í mörgum götum. Aðrar athugasemdir eru staðbundnar, fjallað eru um þær athugasemdir í kafla 3.

Það eru vissulega götur, bæði í Vesturbæ sem og öðrum borgarhlutum þar sem hámarkshraði þyrfti að vera lægri en 30 km/klst. Í áframhaldandi vinnu við umferðaröryggismál borgarinnar verður skoðað



hvaða götur ættu að hafa lægri hámarkshraða en 30 km/klst. líkt og tillaga að hámarkshraðaáætlun heimilar að sé gert. Sú vinna er þó ekki innan ramma hámarkshraðaáætlunarinnar.

Ekki er talin ástæða til að breyta tillögu út frá þessum athugasemdum.

2.6 Umsögn íbúðaráðs Laugardals

Ráðið fagnar tillögunni. Fáeinir íbúar hafa viðrað efasemdir eða móttstöðu, meðal annars á þeim grundvelli að þrengrt sé að akandi umferð. Ráðið nefnir einnig að finna þurfi leiðir til að ökumenn virði hámarkshraða, til dæmis með löggæslu. Íbúðaráð stefnir á að taka saman athugasemdir tengda óskum um göngu- og vistgötur og koma til Reykjavíkurborgar. Ráðið óskar eftir því að samráð sé haft á öllum stigum málsins. Aðrar athugasemdir eru staðbundnar, fjallað eru um þær athugasemdir í kafla 3.

Það má vissulega sjá það sem svo að lækkun hámarkshraða þrengrir að akandi umferð og hagsmunum þess hóps. Í samræmi við umferðaröryggisáætlun Reykjavíkurborgar vega umferðaröryggissjónarmið hins vegar þyngra (sérstaklega hagsmunir gangandi og hjólandi vegfarenda sem og notenda smáfarartækja) og réttlæta því hugsanleg neikvæð áhrif fyrir akandi vegfarendur.

Breyting á hámarkshraða er aðeins eitt skref, þar sem tryggja þarf að raunhæðinn eftir breytingu verði ásættanlegur. Til að ná þeim markmiðum þá verður, fyrir hverja og eina breytingu, skoðuð þörf fyrir aðgerðir til að uppfylla þau skilyrði og ákveðið hvort og þá hvenær þörf sé á hraðalækkandi aðgerðum.

Reykjavíkurborg tekur á móti öllum ábendingum og tillögum um vistgötur/göngugötur sem og um annað. Ekki hefur verið ákveðið hvernig samráðsferli áframhaldandi vinnu verður.

Ekki er talin ástæða til að breyta tillögu út frá þessum athugasemdum.

2.7 Umsögn íbúaráðs Háaleitis- og Bústaðahverfis

Fulltrúar Samfylkingar, Vinstri grænna, íbúasamtaka, foreldrafélaga og slembivalinna gera ekki athugasemdir við áætlunina.

Fulltrúi Miðflokksins gerir athugasemd. Fulltrúi telur að tillagan sé aðför að einkabílnum sem muni skapa umferðaröngþveiti í Reykjavík. Athugasemdin tekur einnig upp mikilvægi þess að geta notað einkabílinn til að sinna fjölskyldulífi sínu með því að komast hratt á milli staða. Nefnt er að tíminn sé dýrmætur og að hægari umferð auki mengun. Þá er nefnt er að tillagan brjóti gegn samgöngusáttmála ríkisstjórnarinnar og borgarinnar um að greiða umferðarflæði með ljósastýringu.

Varðandi athugasemd um umferðaröngþveiti er vísað í svar við (b) lið í kafla 2.4. Varðandi athugasemd um aukna mengun er vísað í svör við (d) lið í kafla 2.4. Varðandi „aðför að einkabílnum“ þá er það svo að lækkun hámarkshraða getur leitt til aukningar á ferðatíma ökumanna. Sá tími hefur vissulega ákveðið verðmæti í samfélagslegum ábatareikningum. Lægri hraði bætir þó aðstæður fyrir aðra vegfarendur, þar sem samspil akandi vegfarenda og gangandi/hjólandi vegfarenda batnar (Pauna o.fl., 2009). Þannig minnka tafir fyrir þá vegfarendahópa, en tími þeirra er einnig dýrmætur. Hugsanlegt tímatap ökumanna (og samfélagslegur kostnaður sem fylgir því) er talinn ásættanlegur með tilliti til þeirra jákvæðu áhrifa sem tillagan hefur á umferðaröryggi. Þau slys sem eiga sér stað leiða oft til langtíma heilsutaps með tilheyrandi kostnaði og „tímatapi“ fyrir einstaklinginn og samfélagið.

Lækkun hámarkshraða kemur ekki í veg fyrir að notendur einkabílsins geta áfram notað bílinn til að uppfylla þær kröfur sem fylgja fjölskyldulífi. Sá réttur er þó ekki talinn meiri en réttur annarra vegfarenda til að vera öruggir í umferðinni.



Samgöngusáttmáli ríkis og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu fjallar ekki um hámarkshraða á götum borgarinnar. Bættar ljósastýringar eru ekki háðar hámarkshraða.

Ekki er talin ástæða til að breyta tillögu út frá þessum athugasemdum.

2.8 Umsögn Íbúaráðs Breiðholts, fulltrúar Sjálfstæðisflokksins, slembivalinna og foreldrafélaga.

Umsögnin nefnir að skoða þurfi að hafa sama hraða þegar keyrt er inn í hverfið til að fækka flækjustigum tillögunnar. Nefnt er að varhugavert sé að taka upp nýtt hraðaprep án samráðs við lögreglu, Vegagerðina, SSH, Samgöngustofu, Samband íslenskra sveitarfélaga og Faxaflóahafnir. Athygli er vakin á því að tillagan hefur ekki verið kynnt lögreglunni. Bent er á að 50 km/klst. sé almennur umferðarhraði í þéttbýli, ekki bara á Íslandi heldur í allri Evrópu. Einnig er nefnt að það að lækka hraða úr 50 í 40 km/klst. minnkar afkastagetu gatna, eykur tímaeyðslu borgarbúa, eykur eldsneytiseyðslu, mengun sem og að almenningssamgöngur komist ekki jafn greitt leiðar sinnar.

Ekki er alveg skýrt hvaða stað umsagnaraðili er að vísa til varðandi að hraði sé mismunandi við innkomu hverfa. Hámarkshraði ákvarðast fyrst og fremst út frá aðstæðum á hverjum stað og út frá þeim þáttum sem hraði hefur áhrif á. Ef hraði er mismunandi við upphaf hverfis byggist það á því á að aðstæður eru ekki þær sömu. Varðandi nýtt hraðaprep þá er vísað í svar við (a) lið í kafla 2.4. Varðandi samráð er vísað í svar við (e) lið í kafla 2.4.

Skilgreindur grunnhraði innan þéttbýlis (það er, sá hraði sem gildir ef ekki er kveðið á um annað) er í mörgum löndum 50 km/klst. Hins vegar er í flestum löndum notast við fleiri hraðamörk en 50 km/klst., samanber t.d. 30 og 60 km/klst. Notkun Reykjavíkurborgar á 40 km/klst. er því ekki sértækt dæmi í Evrópu. Sem dæmi má nefna að notast er við 40 km/klst. innan þéttbýlis bæði á Austurlandi, sem og í Noregi, Svíþjóð, og Finnlandi. Varðandi afkastagetu gatna er vísað í svar við (b) lið í kafla 2.4, varðandi tímaeyðslu borgarbúa er vísað í svar við kafla 2.7. Varðandi eldsneytiseyðslu og mengun er vísað í svar við (d) lið í kafla 2.4. Varðandi tafir fyrir almenningssamgöngur vísað í svar í kafla 2.2.

Ekki er talin ástæða til að breyta tillögu út frá þessum athugasemdum.

2.9 Umsögn Íbúaráðs Breiðholts, fulltrúar Samfylkingar og Viðreisnar.

Umsagnaraðilar fagna tillögunni, en nefna að skiptar skoðanir séu um hvort hámarkshraði eigi að vera 30 km/klst. alls staðar vegna samræmingar innan hverfis, eða hvort hraðinn ætti að vera blanda af 30 og 40 km/klst. Umsögnin tekur upp ályktun frá foreldrafélagi Hólabrekkuskóla, sem styður áform um lækkun hraða í götum skólahverfisins niður í 30 km/klst., í því samhengi eru sérstaklega nefndar Vesturberg, Vesturhólar, og Austurberg. Aðrar athugasemdir eru staðbundnar, fjallað eru um þær athugasemdir í kafla 3.

Ekki er talin ástæða til að breyta tillögu út frá þessum athugasemdum.

2.10 Umsögn Íbúaráðs Árbæjar og Norðlingaholts

Íbúðaráð hafði slysaskrá Samgöngustofu til hliðsjónar við vinnslu umsagnar og kom í ljós að engin slys hafi verið í hverfinu á óvörðum vegfarendum síðustu 10 árin sem rekja má til hraðaksturs ökutækja. Ráðið sammælist um að ekki sé ástæða til að lækka hámarkshraða á tengibrautum í þessum hverfum enda hafi ekki orðið nein slys á fólki þar. Ekki er gerð athugasemd við að hámarkshraði í Rofabæ og hluta Selásbrautar sé lækkaður í 30 km/klst., sem og úr 50 í 40 km/klst. á Norðlingabraut.



Líkur á slysum tengjast ekki eingöngu því að ökumaður hafi verið talinn stunda „hraðakstur“ samanbrotið við skiltaðan hraða. Aksturshraði hefur bein áhrif á hvort það tekst að koma í veg fyrir slys sem og hve alvarleg meiðslin verða í slysinu. Það, að ökumaður hafi ekið á löglegum hraða (miðað við bestu aðstæður) þýðir ekki endilega að hraðinn hafi verið réttur, þar sem bæði eru aðstæður mismunandi eftir t.d. veðri, og stundum er skiltaður hraði of hár. Öll vinna með umferðaröryggi byggir á því að fyrirbyggja þau slys sem munu annars eiga sér stað í framtíðinni og þar sem slembiþættir hafa umtalsverð áhrif á staðsetningar og orsakir slysa þá er slysaleysi ákveðinnar staðsetningar ekki alltaf merki um að slys muni ekki eiga sér stað þar í framtíðinni.

Ekki er talin ástæða til að breyta tillögu út frá þessum athugasemdum.

2.11 Umsögn Íbúaráðs Grafarvogs, fulltrúar Samfylkingar

Umsagnaraðili er sammála breytingunum sem lagðar eru til.

Ekki er talin þörf á sérstakri umfjöllun um þessa umsögn.

2.12 Umsögn Íbúaráðs Grafarvogs, fulltrúar Sjálfstæðisflokks, íbúasamtaka og foreldrafélaga

Umsagnaraðili nefnir að inntaka nýs hraðapreps geti aukið verulega flækjustig í umferðinni. Einnig er talað um að lækkun úr 50 í 40 km/klst. muni minnka afkastagetu gatnanna, auka tímaeyðslu íbúa, auka eldsneytiseyðslu og mengun, sem og tefja almenningsmengingur. Einnig er minnst á að mikilvægt sé að þessi vinna sé í samráði við lögreglu og Vegagerðina. Umsagnaraðili nefnir að „Fulltrúar lögreglunnar annars vegar og Vegagerðarinnar hins vegar telja sambærilega breytingu á lækkun hámarkshraða ekki tímabæra“.

Varðandi innleiðingu nýs hraðapreps muni auka flækjustig gatnakerfisins er vísað í svar (a) liðs í kafla 2.4. Varðandi athugasemd um að tillagan hafi áhrif á afkastagetu gatnakerfisins er vísað í (b) lið í kafla 2.4. Varðandi athugasemd um eldsneytisneyslu og mengun er vísað í svar við (d) lið í kafla 2.4. Varðandi athugasemd um tafir fyrir strætó er vísað í kafla 2.2. Varðandi tímaeyðslu íbúa er vísað í svar í kafla 2.7.

Varðandi samráð við Vegagerðina og lögreglu er vísað í svar við (e) lið í kafla 2.4. Umsagnaraðili segir að fulltrúar lögreglunnar annars vegar og Vegagerðarinnar hins vegar telji „sambærilega breytingu á lækkun hámarkshraða ekki tímabæra“. Hér er líklega verið að vísa til Faxaflóahafna en ekki lögreglunnar. Í kynningarbréfi sem fylgdi með tillögunni til íbúaráðanna segir: „Áætlunin nær ekki til hámarkshraða á vegum annarra veghaldara, þ.e. Vegagerðarinnar og Faxaflóahafna, en hefur verið kynnt fyrir fulltrúum þeirra. Fulltrúar þeirra telja sambærilega áætlun um breytingar á hámarkshraða, ekki tímabæra af þeirra hálfu.“ Er hér vísað til þess að Faxaflóahafnir og Vegagerðin töldu á þeim tímamarki ekki tímabært að setja fram sambærilega áætlun fyrir sínar götur. Ekki er verið að vísa til gatna Reykjavíkurborgar.

Ekki er talin ástæða til að breyta tillögu út frá þessum athugasemdum.

2.13 Umsögn Íbúaráðs Grafarholts og Úlfarsárdals, fulltrúar Viðreisnar, Samfylkingar, íbúasamtaka, foreldrafélaga og slembivalinna

Umsagnaraðili fagnar tillögu að nýrri hámarkshraðaáætlun fyrir hverfið, og leggur sérstaka áherslu á hæga umferð, þrengingar og öryggi gangandi á gönguleiðum að grunnskólum. Einnig er óskað eftir því



að ekki verði gengið lengra í að hægja umferð en nauðsynlegt sé þar sem vegir liggja hæfilega fjarri byggð og mögulega halda 50 km/klst. hraða í stað þess að lækka hraða í 40 km/klst.

Ákveðnir vegir í borgarhlutanum eru þess eðlis að tillagan gerir ráð fyrir að halda 50 km/klst. sem hámarkshraða. Tillagan tekur því nú þegar tillit til athugasemdarinnar.

Ekki er talin ástæða til að breyta tillögu út frá þessum athugasemdum.

2.14 Umsögn Íbúaráðs Grafarholts og Úlfarsárdals, fulltrúi Sjálfstæðisflokks

Umsagnaraðili telur tillögu að lækkuðum hámarkshraða vera of víðtækar. Umsagnaraðilar nefnir að inntaka nýs hraðabreps geti aukið verulega flækjustig í umferðinni. Einnig er talað um að lækkun úr 50 í 40 km/klst. muni minnka afkastagetu gatnanna, auka tímaeyðslu íbúa, auka eldsneytiseyðslu og mengun, sem og tefja almenningssamgöngur. Einnig er minnst á að mikilvægt sé að þessi vinna sé í samráði við lögreglu og Vegagerðina. Umsagnaraðili nefnir að „Fulltrúar lögreglunnar annars vegar og Vegagerðarinnar hins vegar telja sambærilega breytingu á lækkun hámarkshraða ekki tímabæra“.

Varðandi innleiðingu nýs hraðabreps muni auka flækjustig gatnakerfisins er vísað í svar (a) lið í kafla 2.4. Varðandi athugasemd um að tillagan hafi áhrif á afkastagetu gatnakerfisins er vísað í (b) lið í kafla 2.4. Varðandi athugasemd um eldsneytisneyslu og mengun er vísað í svar við (d) lið í kafla 2.4. Varðandi athugasemd um tafir fyrir strætó er vísað í kafla 2.2. Varðandi tímaeyðslu íbúa er vísað í svar í kafla 2.7. Varðandi samráð við Vegagerðina og lögreglu er vísað í svar við (e) lið í kafla 2.4. Varðandi það að „fulltrúar lögreglunnar annars vegar og Vegagerðarinnar hins vegar telja sambærilega breytingu á lækkun hámarkshraða ekki tímabæra“ er vísað í svar í kafla 2.12.

Ekki er talin ástæða til að breyta tillögu út frá þessum athugasemdum.

2.15 Íbúaráð Kjalarnes, fulltrúar Vinstri grænna, Pírata, íbúasamtaka, foreldrafélaga og slembivalinna.

Fyrirnefndir fulltrúar bóka að íbúðaráðið taki vel í tillögu að lækkun hámarkshraða í hverfinu.

Ekki er talin þörf á sérstakri umfjöllun um þessa umsögn.

2.16 Íbúaráð Kjalarnes, fulltrúi Sjálfstæðisflokks

Umsagnaraðili tekur upp að mikilvægt sé að breytingar á hámarkshraða séu byggðar á slysatölum, tegund umferðar, staðsetningar, lengd gatna og á umferðarmódeli. Nefnt er að mikilvægt sé, að áður en bætt sé við nýju hraðabrepi, að haft sé samráð við Samgöngustofu, Vegagerðina, FÍB, Samband sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, lögreglu og síðast en ekki síst við íbúa. Meta þurfi hvort nýtt hraðabrep leiði til lækkunar umferðarhraða samanborið við aðrar aðgerðir s.s. þrengingar, gönguljós, hraðavaraskilti, hraðamyndavélar og gangbrautir. Hingað til hafi hraðabrep verið samræmt á öllu landinu sem er mikilvægt með tilliti til þess að rugla ekki ökumenn í ríminu með mismunandi skilaboðum. Hætta er á að ef hámarkshraði verði lækkaður á tengibrautum þá muni umferð inn í hverfunum aukast á álagstímum sem dregur úr umferðaröryggi barna á leið í og úr skóla og í tómsundur, og eykur slyshættu, tafir, kostnað og mengun.

Varðandi innleiðingu nýs hraðabreps er vísað í svar (a) liðs í kafla 2.4. Varðandi samráð við Vegagerðina og lögreglu er vísað í svar við (e) lið í kafla 2.4. Hámarkshraðaáætlunin leggur línurnar um atriði sem hafa áhrif á val á hámarkshraða líkt og umsagnaraðili leggur til. Hámarkshraði er skilgreindur eftir því hvað er talinn eðlilegur aksturshraði miðað við aðstæður, fyrst og fremst með



hliðsjón af umferðaröryggi. Ýmsar aðgerðir sem umsagnaraðili leggur til hafa sannarlega áhrif á aksturshraða og bæta þannig umferðaröryggi. Samhliða lækkun hámarkshraða, í hverju tilfelli fyrir sig, verður metið hvort og hvaða aðgerðir þarf að gera til að auka eftirfylgni hámarkshraðans.

Ekki er talin ástæða til að breyta tillögu út frá þessum athugasemdir.

3. Staðbundnar athugasemdir

Í þessum kafla er fjallað um athugasemdir og óskir varðandi breytta/óbreytta hámarkshraða á ákveðnum götum. Númer í sviga aftan við atriðin vísar í númer umsagnaraðila í upptalningu í kafla 1. Í kafla 2 er fjallað um allar almennar athugasemdir umsagnaraðila.

1. Lagt er til að samið verði við Vegagerðina um að lækka hámarkshraða á Ánanaust, Mýrargötu og Geirsgötu niður í 40 km/klst., og að hámarkshraði á Fiskislóð verði lækkaður í 40 km/klst. (3)
Reykjavíkurborg mun halda áfram samvinnu sinni og samtali við Vegagerðina og Faxaflóahafnir um umferðaröryggi og þar með hámarkshraða á þjóðvegum og götum hafnarinnar.
2. Óskað er eftir notkun hámarkshraðans 20 km/klst. í íbúðagötum, og að skoða sé hámarkshraði sé settur 20 eða 30 km/klst. fyrir framan verslunarkjarna á Hofsvallagötu. (3)
Í áframhaldandi vinnu við umferðaröryggismál borgarinnar verður skoðað hvaða götur ættu að hafa lægri hámarkshraða en 30 km/klst. líkt og tillaga að hámarkshraðaáætlun heimilar að sé gert.
3. Lagt er til að hraði á Lönguhlíð norðan Miklubrautar að Nóatúni, sem og á Snorrabraut verði einnig færður niður í 30 km/klst. (5)
Til að gæta samræmis m.t.t. eðli gatna og umhverfis er ekki gert ráð fyrir að lækka hámarkshraða á þessum köflum í heild niður í 30 km/klst. Það er þó ekki útilokað að hámarkshraði verði staðbundið lækkaður á einhverjum hluta þeirra, til dæmis vegna gönguleiða skólabarna eða mikillar umferðar gangandi vegfarenda. Tillaga að hámarkshraðaáætlun heimilar slíka staðbundna lækkun.
4. Lagt er til að hámarkshraða á Sóleyjargötu og Lækjargötu verði lækkaður í 30 km/klst. (5)
Lækjargata er þegar í dag með hámarkshraðann 30 km/klst. Til að gæta samræmis m.t.t. eðli gatna og umhverfis er ekki gert ráð fyrir að lækka hámarkshraða á Sóleyjargötu að svo stöddu. Það er þó ekki útilokað að hámarkshraði verði staðbundið lækkaður á einhverjum hluta þeirra. Tillaga að hámarkshraðaáætlun heimilar slíka staðbundna lækkun.
5. Óskað er eftir því að dregið sé úr hraða á Miklubraut (sérstaklega milli Snorrabrautar og Kringlumýrarbrautar), Sæbraut, Bústaðavegi og Kringlumýrarbraut. (5)
Vegagerðin er veghaldari á þessum götum. Breytingar á hámarkshraða á þeim er því utan við tillögu að hámarkshraðaáætlun Reykjavíkurborgar. Reykjavíkurborg mun halda áfram samvinnu sinni og samtali við Vegagerðina um umferðaröryggi og þar með hámarkshraða á þjóðvegum.
6. Bent er á að 30 km/klst. hámarkshraði sé of hár fyrir Drápuhlíð, Barmahlíð, Mávahlíð og Blönduhlíð. Óskað er eftir því að hann sé þess í stað 15-20 km/klst. (5)
Sjá svar við punkti 2.
7. Bent er á að mikilvægt sé að lækkun hámarkshraða á Suðurlandsbraut sé ekki framkvæmd fyrr en samtímis og við framkvæmdir tengdar Borgarlínu. (6)



Ekki er um tímasetta áætlun að ræða. Ekki hefur verið ákveðið á hvaða tímapunkti hámarkshraði á Suðurlandsbraut verður lækkaður.

8. Lagt er til að svæði með 30 km/klst. hámarkshraða á Skógarseli verði framlengt framhjá ÍR og að bensinstöð. (9)
Sjá svar við punkti 3.
9. Lagt er til að svæði með 30 km/klst. hámarkshraða á Jaðarseli verði framlengt að gönguþverun við Krónuna. (9)
Sjá svar við punkti 3.
10. Lagt er til að hámarkshraði verði lækkaður niður í 30 km/klst. við þveranir gangandi og hjólandi vegfarenda á Suðurfelli til móts við Kötlufell og Nönnufell. (9)
Á þessum kafla eru tvær þveranir sem tengjast inn á göngustíg. Ekki er algengt að gangandi vegfarendur þveri götuna á öðrum stöðum á þessum kafla. Því er mikilvægast að hraðinn sé lágur á þessum tveimur stöðum. Því verður lögð áhersla á að tryggja lágan hraða við gönguþveranirnar frekar en að lækka hámarkshraða á öllum kaflanum.
11. Sú skoðun kom fram að húsagötur eigi að vera með 30 km/klst., en halda eigi hámarkshraðanum í 50 km/klst. á stofngötum til dæmis á Jaðarseli. (9)
Markmið hámarkshraðaáætlunar er að bæta umferðaröryggi í borginni. Mat á viðeigandi hámarkshraða tekur mið af aðstæðum á hverjum stað. Að lækka hámarkshraða á Jaðarseli snýst um að auka öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda.
12. Umsagnaraðili leggst gegn lækkun hámarkshraða úr 50 í 40 km/klst. í atvinnuhverfinu norðan við Árbæ (Hálsar) þar sem ráðið telur ekki að hraðinn skapi sérstaka hættu þar. (10)
Hálsahverfi er vissulega atvinnusvæði. Hins vegar vinnur mikill fjöldi á þessu svæði, fólk sem meðal annars er á ferðinni á svæðinu sem gangandi og hjólandi vegfarendur (bæði á leið til og frá vinnu sem og á vinnutíma). Einnig er þar tónlistarskóli sem börn úr Árbæ sækja fótgangandi. Hliðarárekstrar ökutækja eru nokkuð algengir á atvinnusvæðinu. Ætla má að lækkun hámarkshraða frá 50 niður í 40 km/klst. muni bæði draga úr fjölda og alvarleika slyssanna. Það er því full ástæða m.t.t. umferðaröryggis að lækka hámarkshraðann á Hálsunum.
13. Umsagnaraðili telur ekki þörf á því að lækka hámarkshraða vega í Heiðmörk úr 50 km/klst. í 30 km/klst., þar sem um sé að ræða langa vegi utan íbúabyggðar og 30 km/klst. sé of lágur hraði þar. (10)
Rétt er að vegir í Heiðmörk eru langir og utan íbúðabyggðar. Samtímis þá er um að ræða svæði sem er mikið notað til útivistar þar sem bæði gangandi og hjólandi vegfarendur eru mikið á ferli, á og við vegina. Gróður liggur þétt að vegunum sem einnig liggja þannig að vegsýn er oft takmörkuð, bæði fram á veginn og að stígværunum. Því er m.t.t. umferðaröryggis, þrátt fyrir að um langar vegalengdir sé að ræða, utan íbúðabyggðar, talið rétt að hafa hámarkshraða 30 km/klst. á vegum Heiðmarkar. Til viðbótar má nefna að lægri hámarkshraði í Heiðmörk stuðlar einnig að bættri upplifun þeirra sem stunda útivist í Heiðmörk, minni rykmengun, bættri hljóðvist og vatnsvernd.
14. Lagt er til að umferðarhraði verði óbreyttur í Ártúnsholti (10)
Sjá svar við punkti 11.

4. Niðurstaða

Út frá umsögnum, innsendum athugasemdum og þeirri umræðu sem finna má hér að ofan er ekki talin ástæða til að gera breytingar á tillögunni. Hafa ber í huga að um er að ræða heildstæða stefnumörkun varðandi hámarkshraða á götum borgarinnar, en ekki tímasetta áætlun.



Heimildir

FHWA, 1985, HCM 1985. Tekið úr Hall, F.L., óþekkt ár. Traffic stream Characteristics.

Pauna, J., Hydén, C, Svensson, Å., 2009. Motorfordonsförarens väjningsbeteende gentemot cyklande. Bulletin 244, Lunds Tekniska Högskola, Institutionen för Teknik och samhälle, Trafik och väg, Lunds Universitet.

Vadeby, A., Forsman, Å, Ekström, C., Gustafsson, S., 2018. Trafiksäkerhetseffekter av sänkt bashastighet i tätort till 40 km/tim. VTI rapport 954, VTI, 2018.

VV & SKL, 2008. Rätt fart i staden. Hastighetsnivåer i en attraktiv stad. Sveriges Kommuner och Landsting, Vägverket.

Þorsteinsson, Þ., 2021. Áhrif hraða á mengun vegna umferðar. Umhverfis- og auðlindafræði, Jarðvísindastofnun, Háskóli Íslands.



Málsnúmer: USK2020090009

4. september 2020

Beiðni um umsögn - Hámarkshraðaáætlun Reykjavíkur - Tillaga

Óskað er eftir umsögn íbúaráðsins á meðfylgjandi tillögu að hámarkshraðaáætlun Reykjavíkurborgar fyrir borgarhlutann en sambærileg beiðni er einnig send íbúaráðum annarra borgarhluta. Kortin sem fylgja eru tvö, annars vegar kort sem sýnir tillöguna fyrir borgarhlutann og hins vegar kort sem sýnir núverandi hámarkshraða á sama svæði.

Stefnt er að því að leggja áætlunina fyrir skipulags- og samgönguráð í október. Þess er óskað, að umsögn íbúaráðsins berist sem fyrst en þó í síðasta lagi 14. október næstkomandi, svo hægt verði að fara yfir og eftir atvikum taka tillit til athugasemda, áður en áætlunin er lögð fyrir skipulags- og samgönguráð. Gert er ráð fyrir að áætlunin verði innleidd í áföngum.

Greinargerð

Tillaga að heildstæðri stefnumörkun varðandi hámarkshraða á borgargötum, hámarkshraðaáætlun, hefur að undanfögnu verið í undirbúningi. Áætlunin nær ekki til hámarkshraða á vegum annarra veghaldara, þ.e. Vegagerðarinnar og Faxaflóahafna, en hefur verið kynnt fyrir fulltrúum þeirra. Fulltrúar þeirra telja sambærilega áætlun um breytingar á hámarkshraða, ekki tímabæra af þeirra hálfu. Að auki hefur áætlunin verið kynnt fulltrúum Strætó og fulltrúum Lögreglustjórans á höfuðborgarsvæðinu.

Markmið hámarkshraðaáætlunarinnar er að stuðla að bættu umferðaröryggi í samræmi við áherslur nýsamþykkrar umferðaröryggisáætlunar borgarinnar¹. Það er nú yfirlýst markmið Reykjavíkurborgar að enginn slasist alvarlega eða látast í umferðarslysum innan borgarinnar. Samkvæmt þessari hugmyndafræði er ekki talið réttlætanlegt að fórn heilsu vegfarenda fyrir aðra hagsmuni samfélagsins, eins og til dæmis vegna minni tafa. Sé ætlunin að koma í veg fyrir alvarleg slys á fólki í umferðinni þar sem ólíkir ferðamátar mætast verður blöndun ólíkra ferðamáta að vera á forsendum gangandi og hjólandi vegfarenda. Eitt skref í þá átt er að stuðla að lágum umferðarhraða við þær aðstæður.

Umferðarhraði er mjög veigamikil breyta í allri umfjöllun um umferðaröryggi. Best er ef hægt er að koma í veg fyrir að umferðarslys verði. Eftir því sem hraði ökutækis er lægri þeim mun auðveldara á ökumaður með að afstýra óhappi því að á þeim tíma sem það tekur að bregðast óvæntum atburði ferðast hann lengri vegalengd eftir því sem hraðinn er meiri. Næst viljum við draga úr afleiðingum

¹ Umferðaröryggisáætlun Reykjavíkur 2019-2023, samþykkt af skipulags- og samgönguráði 10. júní 2020 og af borgarráði 16. júní 2020

https://reykjavik.is/sites/default/files/skjol_borgarstjornarfundur/1_umferdaoryggi.pdf





Þeirra slysa sem verða. Sé ekið hratt getur verið að ökumaður hafi ekki einu sinni náð að byrja að hemla þegar árekstur verður en afleiðingar umferðarslyss eru þeim mun meiri eftir því sem hraði ökutækis er meiri.

Með hliðsjón af ofangreindu voru sett fram viðmið sem lágu til grundvallar við vinnslu kortanna sem hér eru til umsagnar.

- 5 km/klst. / gönguhraði. Göngugötur og eftir atvikum vistgötur.
- 10 km/klst. Vistgötur almennt. Húsagötur án sérstakra gangstétta. Mögulega húsagötur með gangstétt öðru megin. Verslunargötur. Bílastæði /Bílastæðagötur.
- 30 km/klst. Húsagötur og götur sem gegna bæði hlutverki safngatna og húsagatna. Götur á útivistarsvæðum. Götur vegna verslunar og þjónustu á hafnarsvæðum, samanber það sem þegar er gert á Grandagarði og Ægisgarði.
- 40 km/klst. Aðrar safngötur. Húsagötur í iðnaðarhverfum. Mögulega 50-100m kaflar með 30 km/klst. við mikilvægar gönguleiðir t.d. í grennd við íbúðir aldraðra, framhaldsskóla og íþróttamiðstöðvar.
- 50 km/klst. Stofngötur/borgargötur. Mögulega 50-100m kaflar með 30 km/klst. við mikilvægar gönguleiðir t.d. í grennd við íbúðir aldraðra, framhaldsskóla og íþróttamiðstöðvar.

Ekki er reynt að segja fyrir um lengd göngugatna, 15 km gatna eða vistgatna til framtíðar en gera verður ráð fyrir að þeim fjölgi frá því sem nú er. Þær eru því flokkaðar með 30 km götum að sinni.

Við vinnslu áætlunarinnar hefur verið lagt mat á kostnað við aðgerðir til að ná fram hraðalækkuninni, kostnað vegna lengri ferðatíma ($\approx 12\%$) og ávinning af færri umferðarslysum. Niðurstaðan er að samfélagslegur ávinningur þess að bæta umferðaröryggi með því að draga úr hraða ökutækja á götum borgarinnar ótvíræður. Markmiðið er samt fyrst og fremst að stuðla að því að enginn láti lífið eða slasist alvarlega í umferðarslysum í borginni.

Fyrir hönd skrifstofu samgöngustjóra og borgarhönnunar



Guðbjörg Lilja Erlendsdóttir
yfirverkfræðingur samgöngumála



Reykjavík 5.10.2020

Umsögn Strætó bs. um drög að greinargerð um Hámarkshraða á borgargötum:

Lækkun hraða er jákvæð fyrir öryggi gangandi vegfarenda og þar á meðal farþega Strætó. Lækkunin mun þó hafa þau áhrif að ferðatími Strætó eykst sem leiðir til aukins rekstrarkostnaðar.

Mannvit gerði árið 2017 úttekt á afleiðingum þess að hámarkshraði væri lækkaður á borgargötum vestan Kringlumýrabrautar. Sú aðgerð hefði haft umtalsverð áhrif á rekstrarkostnað Strætó og hefði í för með sér að yfirfara þyrfti tímatöflur á mörgum leiðum. Þegar tímatöflur og leiðakerfi er skipulagt er reynt að nýta vagna sem mest þannig að lítið svigrúm er innan leiðar til að hnika til tíma. Þessi aðgerð myndi að óbreyttu hafa umtalsverð áhrif á rekstrarkostnað í leiðakerfi á höfuðborgarsvæðinu, nema til kæmu mótvægisáðgerðir sem jafna út lækkun meðalhraða, svo sem forgangsakreinar, forgangsljós, færri hraðahindranir o.fl. Ef lengri tími væri reiknaður í krónur og aura þá þýddu þær hugmyndir sem þá voru til umræðu að rekstrarkostnaður við leiðakerfi myndi hækka um 150 m. kr. á ári.

Eins og staðan er í dag myndi vagnafloinn sem er til reiðu ekki nægja ef þetta kæmi til framkvæmda án mótvægisáðgerða, því vagnafloinn er svo til fullnýttur á virkum dögum milli 7 til 19.

Ekki hefur verið lagt mat á hversu mikil kostnaðaraukning felst í núverandi tillögum, sem fram koma í greinargerð um *Hámarkshraða á borgargötum* sem nú er til umsagnar, en ef við tökum dæmi af leið 15, þá eykst fjöldi vagna sem þarf til að aka leiðina um einn vagn ef meðalhraði leiðarinnar er lækkaður um 2 km/klst (skv. Remix, sjá myndir að neðan). Gróft reiknað er hver vagn að kosta á milli 50 til 60 m.kr. á ári.

15 - í dag

Weekday

FROM	TO	EVERY	RUNTIME (A)	LAYOVER	SPEED	VEHICLES
06:30	08:30	15 min	113.9 min	0.0 min	25.4 km/h	8

Í dag er leiðin ekin á 8 vögnum á annatímum.

15 ef lækkaður er meðalhraði um 2 km/klst

Weekday

FROM	TO	EVERY	RUNTIME (A)	LAYOVER	SPEED	VEHICLES
06:30	08:30	15 min	123.7 min	0.0 min	23.4 km/h	9

Ef meðalhraðinn er lækkaður um 2 km/klst eykst askurstíminn það mikið að 9 vagna þarf til að aka leiðina.



Margar götur sem **Strætó ekur mikið um** fá lægri hámarkshraða skv. greinargerð sem hér er til umsagnar þar má t.d. nefna.:

Götur sem lækkar úr 60 í 40 km:

- Suðurlandsbraut

Götur sem lækka úr 50 í 40 km eru m.a.:

- Bústaðavegur
- Snorrabraut
- Grensásvegur
- Suðurgata

Götur (eða hluti úr götum sem) sem lækka úr 50 í 30 km eru m.a.:

- Borgartún
- Langholtsvegur
- *Margar götur í Breiðholti*

Þar sem mikið af götum sem Strætó ekur um munu fá lægri hámarkshraða, er mjög líklegt að þetta hafi víðtæk áhrif á ferðatíma Strætó sem leiðir til aukins rekstrarkostnaðar. Það hefur einnig áhrif á önnur sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu. Því leggjum við til að Reykjavíkurborg láti gera nánari greiningu á auknum rekstrarkostnaði Strætó, vegna tillagna að lækkun hámarkshraða sem fram koma í greinargerð um *Hámarkshraða á borgargötum*.

Varðandi hraðahindranir:

Taka þarf tillit til vagna Strætó við hönnun þeirra, þar sem Strætó ekur, forðast hraðahindranir sem fara illa með vagna og bók vagnstjóra. Þar sem áætlað er að gata verði gerð hlykkjótt þarf að sjá til þess að vagnar nái þeim beygjum vel þannig að ekki verða óþarfa skemmdir á vögnum.

Reykjavíkurborg

Umhverfis- og skipulagssvið

10. október 2020

Þann 4. september var Íbúaráði Vesturbæjar sent bréf þar sem óskað var eftir umsögn á tillögu að hámarkshraðaáætlun Reykjavíkurborgar fyrir Vesturbæ.

Hér er UMSÖGN ÍBÚARÁÐS VESTURBÆJAR OG TILLÖGUR ÞESS AÐ HÁMARKSHRAÐA OG ÚTFÆRSLU GATNA Í VESTURBÆ.

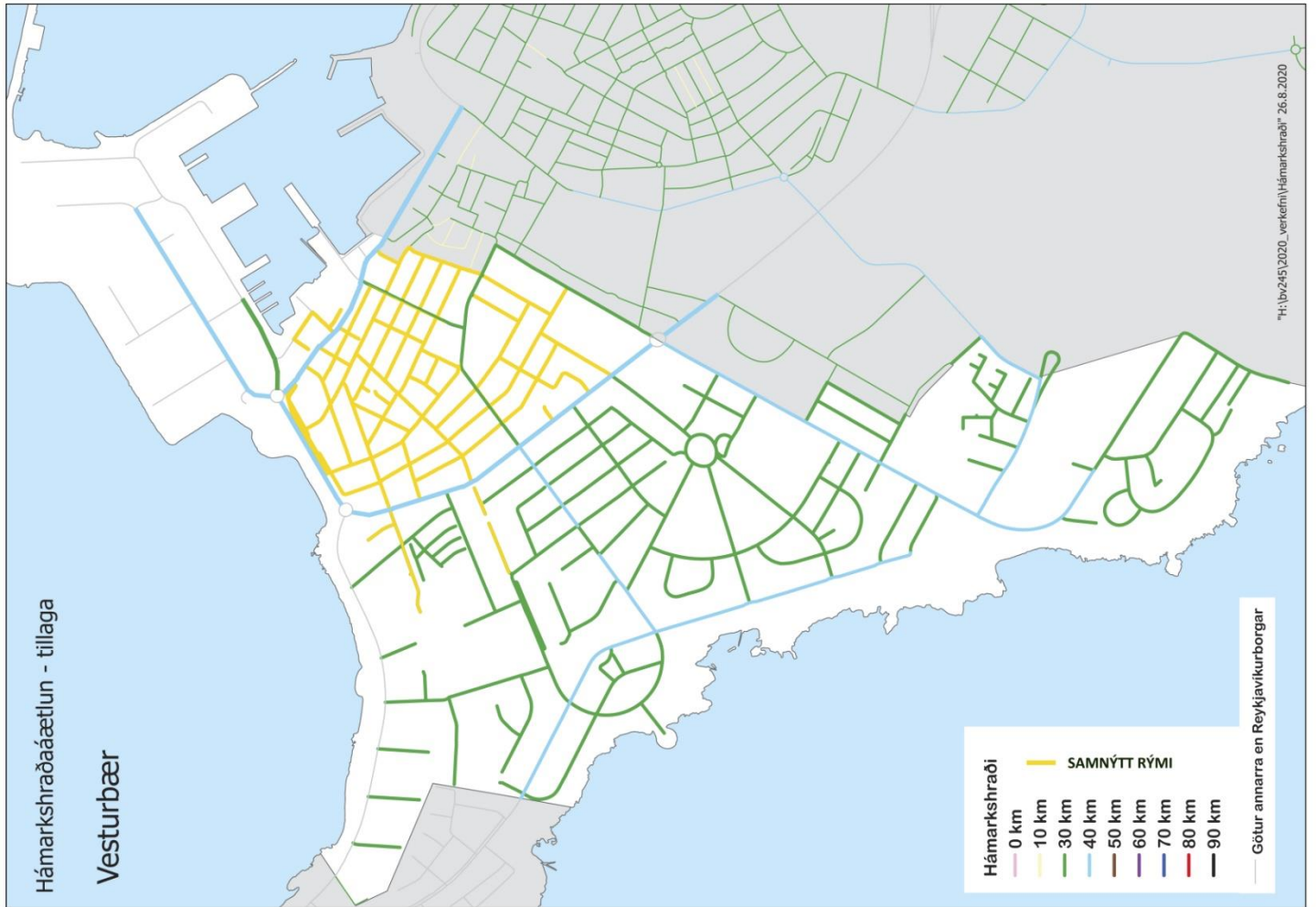
Íbúaráð Vesturbæjar fagnar þessari vinnu við hámarkshraðaáætlun. Umferðaröryggi hefur verið mikið hita- og baráttumál í hverfinu í fjölda ára. Íbúaráðið er sammála þeim breytingum sem lagðar eru fram í tillögunni og leggur til að hugað sé að fleiri lausnum í þágu umferðaröryggis. Íbúaráðið greinir frá nokkrum tillögum sem það biður um að verði skoðaðar og unnið úr. Þar sem málefnið er mjög mikilvægt hverfinu er beðið um að þegar tillögur og aðferðir hafa verið samþykktar af borgaryfirvöldum verði breytingunum ýtt í framkvæmd um leið og færi gefst.

LISTI YFIR BREYTINGAR

- Á Suðurgötu, Þorragötu og Njarðargötu verði 40km/klst hámarkshraði eins og tillaga USK gerir ráð fyrir.
- Á Einarsnesi og Eggertsgötu verði 30km/klst hámarkshraði eins og tillaga USK gerir ráð fyrir.
- Að samið verði við Vegagerðina á sama hátt og um Hringbraut um að lækka hámarkshraða niður í 40km/klst á Ánanaustum, Mýrargötu og Geirsgötu.
- Að hámarkshraði á Fiskislóð verði lækkaður í 40km/klst.

Líkt og að framan er getið, hefur íbúaráð Vesturbæjar rætt frekari útfærslur á framkvæmdum til að auka umferðaröryggi í hverfinu. Ráðið leggur til að boðað verði til íbúafund í hverfinu um eftirfarandi liði þar sem útfærslur á þeim eru skoðaðar ásamt hámarkshraðaáætlun, hugmyndum íbúaráðsins og hugmyndum íbúa.

- Að öryggissvæði verði gert fyrir framan verslunarkjarna á Hofsvallagötu. Lagt er til að þetta svæði sé samnýtt svæði (shared space) fyrir gangandi, hjólandi og akandi. Hámarkshraði 20 eða 30km/klst.
- Að allar íbúagötur í gamla vesturbæ (utan stofnbrauta) ásamt Kaplaskjólsvog og Framnesveg verði endurskoðaðar með óvarða vegfarendur í huga (sjá appelsínugult á korti). Að gerðar verði tillögur þar sem göturnar eru gerðar að samnýttu rými þar sem gangandi og hjólandi eiga réttinn. Samnýtt rými þar sem gangstéttar og akbraut eru í sömu hæð. Að athugað sé hvort ekki sé rétt að lækka hámarkshraða á þessum götum úr 30km/klst í 20km/klst. Að tillögur verði lagðar fyrir íbúa þegar þær eru í vinnslu og síðan endanlega samþykktar á íbúafundi.
- Vegna hættu sem skapast fyrir óvarða vegfarendur næst hringtorgum er lagt til að hringtorgunum beggja vegna Ánanausta verði breytt í gatnamót með ljósum.



Virðingarfyllt,

Birgir Þ. Jóhannsson fyrir stjórn Íbúaráðs Vesturbæjar

Reykjavík 14.10.20

Hámarkshraðaáætlun Reykjavíkur – Tillaga fyrir miðborg og hlíðar.

Umsögn frá eftirfarandi fulltrúum í Íbúaráði Miðborgar og Hlíða: Örn Þórðarson fulltrúi Sjálfstæðisflokksins og Kristín Vala Erlendsdóttir fulltrúi foreldrafélaga.

Mikilvægt er að huga að því að bæta umferðaröryggi, sérstaklega hvað varðar óvarða vegfarendur (gangandi eða hjólandi) og þó mest barna og unglinga. Fjölgun hraðaprepa í hámarkshraða, gæti aukið flækjustig og þannig misst marks.

Skynsamlegra væri að huga að því að gera göngu- og hjólaleiðir öruggari og þá sérstaklega gangbrautir, t.d. með bættum merkingum, hraðahindrunum, snjallvæðingu og aukinni lýsingu. Sömuleiðis mætti skoða göngubrýr, enda hafa íbúar kallað mikið eftir slíkum lausnum.

Varðandi gegnumstreymisumferð í hverfum, þarf jafnframt að skoða mengunarpætti, s.s aukinn útblástur sem getur fylgt minnkandi umferðarflæði, hávaða og tafir sem gætu fært umferð af stofnbrautum yfir á viðkvæmar íbúagötur.

Einnig þarf að huga að samráði við þær stofnanir sem hafa með umferð að gera, s.s. lögreglu, Samgöngustofu, Vegagerð, sem og hópa hagsmunaaðila sem láta sig umferðaröryggi varða.

Reykjavík 14.10.20

Hámarkshraðaáætlun Reykjavíkur – Tillaga fyrir miðborg og hlíðar.

Umsögn frá eftirfarandi fulltrúum í Íbúaráði Miðborgar og Hlíða: Margrét M. Norðdahl fulltrúi Samfylkingar, Diljá Ámundadóttir fulltrúi Viðreisnar, Benóný Ægisson fulltrúi íbúasamtaka og Jón Magnússon slembivalinn fulltrúi.

Í viðhengi við umsögnina eru athugasemdir sem bárust frá íbúum í hverfinu. Samþykkt var á fundi ráðsins í September þar sem tillagan var tekin fyrir að kynna tillögurnar fyrir íbúum í stærstu hverfishópunum í 101 og 105 á facebook.

UMSÖGN:

Íbúar í hverfunum hafa um langt skeið kallað eftir því að hraði verði minnkaður í hverfunum. Þá bæði inni í hverfum en einnig á þeim götum sem fara í gegnum hverfin. Íbúaráð styður eindregið við það að dregið verði úr hraða í hverfunum til þess að ná markmiði aðgerðana sem er líkt og segir í tillögunni „ fyrst og fremst að stuðla að því að enginn láti lífið eða slasist alvarlega í umferðarslysum í borginni.” Því miður hafa orðið mörg slys á fólki í umferðinni í hverfunum okkar. Við styðjum því tillögurnar og markmið þeirra eindregið.

Eftirfarandi eru ábendingar Íbúaráðsins um það sem má taka með í hámarkshraðaáætlun umfram það sem kemur fram í tillögunni:

Umferð við skóla:

- Að farið verði í sérstakar umfram aðgerðir til að minnka hraða við alla leik- og grunnskóla í hverfunum og bæta öruggar gönguleiðir barna til skóla yfir umferðagötur með gangbrautum.
- Lagt er til að ljósaskilti með broskörllum verði sett upp við alla leik- og grunnskóla í hverfunum og á Snorrabraut og Lönguhlíð. Þessi skilti má finna td. á Miklubraut og eru talin skila góðum árangri til að draga úr umferðarhraða.

Lækkun á hraða við stærri götur:

- Að hraði á Lönguhlíð norðan megin Miklubrautar að Nóatúni verði einnig færður niður í 30 km líkt og á götunni sunnan megin.
- Að fara strax í aðgerðir til að minnka hraða við Snorrabraut þar sem banaslys hafa orðið á gangandi vegfarendum og skoða að þar verði hámarkshraði 30 km. Nýlegt óhapp á gatnamótum Snorrabrautar og Flókagötu undirstrikar brýna þörf á að fara í hraðaminnkandi aðgerðir.
- Að lækka hraða í 30 km á Sóleyjargötu og Lækjargötu. Hljómskálagarðurinn og Tjörnin eru vinsæl útivistarsvæði og fólk fer gjarnan gangandi og hjólandi þangað.

Bæta hraðamerkingar og eftirlit með hraðakstri:

- Að hraðamerkingar í hverfunum verði stórlega bætтар. Við þær vistgötur sem nú eru tam. Í Suðurhlíðum og miðborg sem og aðrar götur og þá sett í forgang götur á leið barna í skóla og við skóla.
- Auka eftirfylgni með hraðatakörkunum til þess að hraðalækkarir skili tileinkuðum árangri.

Hraði í íbúagötum og vistgötum:

- Móta þarf einfalda verkferla til þess að íbúar við götur geti sótt um að gatan þeirra verði að vistgötu. Íbúar í hverfunum hafa gert athugasemd við að 30 km hraði sé of mikill í götum þeirra. Til skoðunar í samráðsgátt stjórnvalda er að hraði ökutækja á Vistgötum sé 15 km. Það gæti hentað vel á þregri götum í hverfunum.

Stærri götur á hendi Vegagerðarinnar:

- Brýnt er að draga úr hraða á stofnbrautum sem eru á hendi Vegagerðarinnar. Draga verður tafarlaust úr hraða á Miklubraut, sérstaklega á kaflanum frá Snorrabraut/Bústaðavegi og að Kringlumýrarbraut til að ná fram markmiðum um að enginn láti lífið eða slasist í umferðinni, það á líka við um Sæbrautina þar sem nú er orðið vinsælt útivistarsvæði meðfram sjónum, Bústaðaveg og Kringlumýrarbraut.

Fylgiskjal með umsögn:

Samþykkt var á fundi ráðsins í September þar sem tillagan var tekin fyrir að kynna tillögurnar fyrir íbúum í stærstu hverfishópunum í 101 og 105 á facebook. Íbúaráðið kynnti áform þessi á facebook síðu sinni og á helstu hverfis„grúppum“ á facebook en þær eru tvær í Hlíðum og ein í miðborg, og hvatti íbúa til þess að senda inn ábendingar og athugasemdir. Ráðið sammæltist um að mikilvægt væri að undirstrika það að athugasemdir ættu að koma frá íbúum í hverfunum.

Eftirfarandi eru athugasemdir frá íbúum í hverfunum:

Þessar athugasemdir bárust í Tölvupósti:

- - Kæra íbúaráð

Sem íbúi við Lönguhlíð/Nóatún vil ég benda á að eðlilegt sé að skiltaður umferðarhraði í þessari götu verði 30km/klst frá Háteigsvegi að Skipholt, og jafnvel alla leið að Laugavegi. Á þessum kafla eru innkeyrslur að íbúðahúsum og mikil gangandi umferð. Gjarnan mætti setja upphækkaða gönguleið yfir götuna frá Stangarholti að nýrri íbúðabyggð á holtinu við Sjómannaskólann. Tilgangurinn væri að bæta við öruggri gönguleið yfir götuna milli gatnamótanna við Háteigsveg og Skipholt að þessari nýju byggð og hægja þannig á umferðinni, en hún er oft mjög hröð á þessum kafla. Kær kveðja Samúel Torfi Pétursson, Stórholti 47+

- Góðan dag

Varðandi umsögn ráðsins um hámarkshraðaáætlun langaði mig að spyrja hvort komið hefði til umræðu að lækka hámarkshraða meira í allri Lönguhlíð. Það er fagnaðarefni að það eigi að lækka hraðann en persónulega hefði ég viljað sjá hann ennþá lægri á partinum við Klambratún. Ég geng með leikskólabarn meðfram Lönguhlíðinni á hverjum degi og okkur er oft um og ó vegna hraðans í umferðinni. Einnig er það reynsla mín að það hefur komið óþægilega oft fyrir að fólk á beygjuakgreinum virðir ekki gangbrautaljósinn við Háteigsveg og Lönguhlíð, með tilheyrandi hættu, og velti ég fyrir mér hvort að það væru einhverjar leiðir til að reyna að taka á því. Langaði bara að senda þessar vangaveltur inn.

Mbk, Steinunn Rögnvaldsdóttir, íbúi á Flókagötu.

Þessar athugasemdir komu við þræði á facebook:

- - Frábært! Langahlíð gæti orðið að 30km götu! vúhú
- - Mér finnst engin glóra í því sem fyrrverandi íbúi í Drápuhlíð að hámarkshraði þar sé 30 km/klst. Ég er þá að tala um Barma -, Máva- og Blönduhlíð einnig. Bætir við: Sæll nafni, ég er þá að tala um að færa hámarkshraða niður í 15-20.

- - Gönguleið barna í gegnum vistgötur Suðurhlíða er stórhættuleg þegar margir keyra á 30 en ekki 10. Þar eru engar hámarks hraðamerkingar á götunum þó íbúar hafi mikið kallað eftir því
- - Jákvætt að lækka hraða í Lönguhlíð í 30 sunnan Miklubrautar en hví ekki alla götuna, þ.e. einnig norðanmegin? Frekar en að hafa 40 þar.
- - Sama gildir um Barónsstíginn. Þarf að bæta merkingar
- Þetta er risastórt, væri gaman að sjá skrefið tekið til fulls og Langahlíð norðan Miklubrautar yrði einnig 30 gata
- Í raun væri frábært ef þessi gata yrði einbreið og plássið nýtt fyrir hjólakgrein og breiðari gangstétt (eins og hefur verið gert sunnan Miklubrautar, myndi minka gjánna á milli Hlíða (þar með talið Háteigsskóla, Ísaksskóla, Stakkaborgar) og Klambratúns/Norðurmýrar, maður má láta sig dreyma 😊

Umhverfis- og skipulagssvið, skrifstofa samgöngustjóra

Umsögn íbúaráðs Laugardals um tillögu að hámarkshraðaáætlun fyrir borgarhlutann:

Í bókun Íbúaráðs Laugardals frá 14. september sl. fagnar ráðið tillögu um hámarkshraðaáætlun í Laugardal. Einnig kemur þar fram að ráðið muni veita umsögn eftir að hafa ráðfært sig við íbúa. Sú samræða er yfirstandandi og eru helstu niðurstöður hennar á þessum tímapunkti dregnar saman hér að neðan en þær benda til að samhljómur sé með íbúum og bókun ráðsins. Fyrirséð er að mati ráðsins að samræða haldi áfram og mikilvægt að hafa íbúa með í ráðum á öllum stigum málsins.

Lækkun hámarkshraða á Suðurlandsbraut er það staka mál sem helst eru nefndar efasemdir um og þarf að mati Íbúaráðs að vera tryggt að sú aðgerð fylgi framkvæmdum við Borgarlínu en verði ekki sett á koppinn fyrr.

Andstaða á almennum nótum hefur einnig verið viðruð af fáeinum íbúum og þá oftast á grundvelli þess að þrengt sé að akandi vegfarendum.

Þá nefna íbúar einnig áhuga á fleiri umferðaröryggisaðgerðum svo sem gönguljósum nálægt skólum og mikilvægi þess að tryggja öryggi skólabarna sem fara yfir Reykjaveg.

Eins hafa íbúar bent á í umræðunni (nú sem fyrr) að auk hámarkshraðalækkunar þurfi að finna leiðir til að halda öikumönnum við efnið. Íbúaráð veltir því hér með upp þeirri hugmynd hvort unnt sé að leita leiða í samstarfi við löggæslu um að fylgja hraðalækkunum úr hlaði. Íbúaráð hyggst taka þá staði sem íbúar viðra áhyggjur af og koma þeim ábendingum áleiðis til borgarinnar en þar hefur Langholtsvegur til dæmis verið nefndur til sögunnar.

Einnig bendir ráðið á að leita í þekkingarbrunn Íbúasamtaka Laugardals sem hafa fylgst með og tekið þátt í umferðarsamræðu í borgarhlutanum um árabil, sem og foreldrafélaga skólanna.

Vistgötur hafa nokkuð komið til tals hjá íbúum gegnum tíðina þótt örðugt sé að fullyrða að svo stöddu hversu mikill áhuginn er og í hvaða átt hann beinist. Íbúaráð Laugardals lýsir yfir ánægju með þann sveigjanleika sem gefinn er í greinargerð með tillögunni hvað þessar framkvæmdir varðar sem eykur möguleika á áframhaldandi samræðu við íbúa hvað þetta varðar. Hugmyndir íbúa um vistgötur og/eða göngugötur verða teknar saman og þeim komið áleiðis til fyrsta tækifæri til skipulags- og samgönguyfirvalda borgarinnar.

Spurningar íbúa lúta flestar að þeim þáttum sem hér hafa verið nefndir og þeir hafa áhuga á að fylgjast með ferlinu, vera virkir þátttakendur í því og fá áfram upplýsingar um stöðu mála. Íbúaráð tekur undir að mikilvægt sé að halda samræðunni áfram á öllum stigum málsins og æskilegt að taka saman lista yfir upplýsingaskjöl og upplýsingaveitur þessu að lútandi til að koma á framfæri við íbúa. Gott væri ef umhverfis- og skipulagssvið gæti aðstoðað Íbúaráð við þetta verk.

Samantekt: Góð og þörf tillaga að áætlun sem vonir standa til að dragi úr slysum og ýti undir öruggar og íbúavænar samgöngur og samgönguvenjur í borgarhlutanum. Mikilvægt að tryggja að íbúar hafi

aðkomu að samræðu um framkvæmdirnar á öllum stigum málsins og að leiðir þeirra til þess séu einfaldar, skýrar og aðgengilegar.



Umsögn íbúaráðs Háaleitis- og Bústaðahverfis um tillögu að hámarkshraðaáætlun Reykjavíkurborgar
Umsögn

Málsnúmer: USK2020090009
Bréfalyklar: 5.0 Samgöngur - almennt
Eigandi skjals: Ásdís Baldursdóttir

Staða: Í vinnslu

Dagsetningar:

Búið til: 01.10.2020

Dagsetning skjals: 01.10.2020

Upplýsingar um viðskiptavin:

Netfang: Heimir.Snaer.Gudmundsson@reykjavik.is

Skjalalykill	5.0 Samgöngur - almennt; 5.20 Umferðaröryggi	Málsnúmer	USK2020090009
Móttökudags.	01.10.2020	Skráð í GoPro	01.10.2020

Viðtakandi	Sendandi
Deild (Ráðhúss)	Fyrirtæki/stofnun
Starfsmaður	Nafn
	Kennitala:

Tegund skjals	Umsögn	Fyrir Borgarráð
Efnisorð		

Sent:

Sent til:

Notandi: Heimir.Snaer.Gudmundsson@reykjavik.is

Dagsetning: 1.10.2020 10:34:56

Til: "USK Þjónustu netfang" <usk@reykjavik.is>

Afrit til: "Guðbjörg Lilja Erlendsdóttir" <Gudbjorg.Lilja.Erlendsdottir@reykjavik.is>

Efni: Umsögn íbúaráðs Háaleitis- og Bústaðahverfis um tillögu að hámarkshraðaáætlun Reykjavíkurborgar

Tilvísun í mál: R20100015

Með kveðju

Heimir Snær Guðmundsson

Starfsmaður íbúaráða

Mannréttinda- og lýðræðisskrifstofa Reykjavíkurborgar/

Reykjavík's office of Human Rights and democracy

Ráðhús Reykjavíkur/Reykjavík City Hall

Netfang/Email: Heimir.Snaer.Gudmundsson@reykjavik.is

Sími/Tel: +354 665 4855

Reykjavík, 1.

október 2020

R20100015

Umhverfis- og skipulagssvið

Borgartúni 12-14

105 REYKJAVÍK

Efni:

Umsögn íbúaráðs Háaleitis- og Bústaðahverfis um tillögu að hámarkshraðaáætlun Reykjavíkurborgar

Á fundi íbúaráðs Háaleitis- og Bústaðahverfis 24. september 2020 var lagt fram bréf umhverfis- og skipulagssviðs dags. 4. september 2020 þar sem óskað var eftir umsögn ráðsins um tillögu að hámarkshraðaáætlun, sbr. 4. lið fundargerðar.

Fulltrúi Samfylkingar, fulltrúi Vinstri grænna, fulltrúi íbúasamtaka, fulltrúi foreldrafélaga og fulltrúi slembivalinna gera ekki athugasemdir við áætlunina.

Fulltrúi Miðflokksins lagði fram svohljóðandi bókun:

Þessi tillaga er enn ein aðförin að fjölskyldubílnum og er henni alfarið hafnað. Að minnka hraðann með þessum hætti skapast enn meira umferðaröngþveiti í Reykjavík en nú er. Borgarstjóra og meirihlutanum er hætt að vera sjálfrátt í umferðarmálum í stýringu sinni á daglegu líf þeirra sem búa, lifa og starfa í borginni. Íbúaráðið ætlar ekki að skila umbeðinni umsögn í á meðfylgjandi tillögu að hámarkshraðaáætlun Reykjavíkurborgar fyrir borgarhlutann. Borgarfulltrúi Miðflokksins er því eini talsmaður þeirra sem þurfa og verða að vera á fjölskyldubílnum og jafnvel tveimur til að geta sinnt sínu fjölskyldulífi með því að komast hratt á milli staða. Tíminn er dýrmætur og andrúmsloftið er líka dýrmætt og mun meiri mengun er þegar hægt er á umferð. Þessi tillaga gengur gegn báðum. Minnt er á að ef þessi tillaga nær fram að ganga þá brýtur hún gegn samgöngusáttmála ríkisstjórnarinnar og borgarinnar um að greiða umferðarflæði með ljósastýringu.

Virðingarfyllst

Heimir Snær Guðmundsson

Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík
b.t. skipulags- og samgönguráðs

13. október 2020

Efni: Umsögn fulltrúa Sjálfstæðisflokksins, fulltrúa slembivalinna og fulltrúa foreldrafélaga í íbúaráði Breiðholts vegna hámarks hraðaáætlunar Reykjavíkur (Málsnr: USK2020090009)

Nauðsynlegt er að fara í heildstæða umferðaröryggisgreiningu í Breiðholti með slysgreiningu og faglega nálgun að leiðarljósi. Einnig þarf að ráðast í heildstæða úttekt á lýsingu við gangabrautir/þveranir. Þannig er hægt að fá faglegt mat á mögulegum hættusvæðum slysa, vöntun á gangbrautum, hraðastýringum ásamt fjölda annara atriða.

Umferðaröryggi

Mikilvægt er að gera allar gangbrautir í hverfinu öruggar með svokölluðum sebramerkingum. Til nánari útskýringar er mikið um ómerktar gönguþveranir í hverfinu en mikilvægt er að skipta þeim út fyrir vel merktar gangbrautir, sebramerktum gangbrautum þar sem hugað sé að þáttum eins og lýsingu og yfirborðsmerkingum. Með fjöldan allan af ólíkum merkingum við gangbrautir er verið að búa til óþarfa óvissu þeirra sem aka, hjóla og ganga, einnig meðal barna og sjónskertra.

Leggja þarf sérstaka áherslu á að aðkoma að fjölförnum svæðum barna sé til fyrirmyndar svo sem við skóla, íþróttamannvirki og við frístundastarf. Það er gert með samræmdum merkingum, sebragangbrauta, bættri lýsingu, auk hraðastýringa.

Einnig þarf að skoða þann möguleika að hafa sama hraða þegar keyrt er inn í hverfið til að fækka flækjustigum tillögunnar.

Nýtt hraðaþrep

Það er varhugavert að taka upp nýtt hraðaþrep án þess að fara í heildstæða samvinnu við Lögreglu, Vegagerðina, SSH, Samgöngustofu, Samband íslenskra sveitarfélaga og Faxaflóahafnir. Í tillögunni segir orðrétt: „Áætlunin nær ekki til hámarkshraða á vegum annarra veghaldara, þ.e. Vegagerðarinnar og Faxaflóahafna, en hefur verið kynnt fyrir fulltrúum þeirra. Fulltrúar þeirra telja sambærilega áætlun um breytingar á hámarkshraða, ekki tímabæra af þeirra hálfu.“ Athygli er vakin á því að tillagan hefur ekki verið kynnt lögreglunni.

Rétt er að benda á að 50 km/klst er almennur umferðarhraði í þéttbýli. Ekki bara á Íslandi heldur í allri Evrópu. Þessi breyting yrði því frávik frá þeirri reglu, og myndi Reykjavík skera sig úr þeirri almennri reglu, ekki bara í sveitarfélögum í kringum okkur heldur í allri Evrópu. Áhrif lækkunar úr 50 í 40 hefur einnig önnur áhrif í för með sér. Afkastageta gatnanna verður minni, aukin tímaeyðsla borgarbúa, aukin eldsneytiseyðsla með tilheyrandi mengun ásamt því að almenningasamgöngur komast ekki jafn greitt leiðar sinnar.

Egill Þór Jónsson, borgarfulltrúi Sjálfstæðisflokksins
Guðrún Þórdís Axelsdóttir, fulltrúi slembivalinna
Ólafur Gylfason, fulltrúi foreldrafélaga

Umhverfis og samgöngusvið
Borgatúni 12-14
Bt. Guðbjargar Lilju Erlendsdóttur, yfirverkfræðings samgöngumála

Reykjavík, 13.10.2020

Málafni: Umsögn vegna tillagna að hraðabreytingum innan Breiðholts.

Fulltrúar Samfylkingar og Viðreisnar fagna breyttum hraðatillögum í hverfinu sem eru til þess fallnar að stuðla að bættu umferðaröryggi gangandi og hjólandi vegfarenda innan hverfisins. Rannsóknir sýna að fylgni er á milli hraða og slysatíðni og því mikilvægt að draga úr hraða til að auka öryggi gangandi og hjólandi ásamt því að auka sýnileika gönguþverana með betri lýsingu og götuþrengingum til draga úr hraða. Undirritaðir eru fylgjandi því að lækka hámarkshraða víða um hverfið í þágu gangandi vegfarenda, slíkt býður upp á fjölskylduvænna hverfi. Þó eru skiptar skoðanir um það hvort hámarkshraði eigi að vera 30 km alls staðar, vegna samræmingar innan hverfis eða hvort hann ætti að vera 40 km þar sem við á, til dæmis upp Höfðabakkann.

1. Framhjá athafnarsvæði ÍR er lagt er til að lengja 30 svæðið þannig að það nái framfyrir bensínstöðina í Skógarseli þar sem þverun er milli Skógahverfis og Árskóga. Mikil umferð bæði gangandi og hjólandi er í kringum Ípróttasvæði ÍR og mikilvægt að tryggja öryggi þessara vegfarenda enda á breiðum aldri með öllum mögulegum leiðum. Bæði hvað varðar lýsingu beggja megin við gönguþveranir og sérstaklega þverun hjólandi og gangandi er koma frá Mjódd, yfir Árskóga og bakvið bensínstöðina. Á þessari þverun hafa orðið slys á börnum og mikilvægt er að tryggja öryggi þarna yfir með öllum tiltækum ráðum, t.a.m. með upplýstri gangbraut.
2. Lagt er til að framlengja 30 svæðið fram að gönguþverun við Krónuna í Jafnaseli. Þar er mikil umferð yfir bæði gangandi og hjólandi og mikilvægt að tryggja þverun þarna yfir sem tengingu við undirgöngin inn í 111 og Elliðárdalinn, tryggja lýsingu beggja megin við gönguþverun og setja gangbraut og þrengingu.
3. Gæta vel að öryggi gangandi í og úr Stekkjahverfi í gegnum þveranir á Arnarbakka, bæði hvað varðar lýsingu, sem þarf beggja megin við gangbrautirnar, og gróðurs/trjáa sem er Dvergabakka megin við strætóskýlið við Dvergabakka. Bæta við þrengingu á gönguþveruninni við Eyjabakka, þannig að þrenging verði á báðum gönguþverunum en ekki bara annarri eins og nú er. Síðan þarf að bæta lýsingu, merkingu og breyta þverunum annars vegar yfir gönguþverun bílastæðis leiksskólans og þverun yfir Fálkabakka í gangbrautir. Milli gangabrauta í Arnarbakka, milli Eyjabakka og Dvergabakka er bæði stundaður framúrakstur og hraðinn er mikill. Tryggja þarf að gróður

byrgi ekki sýn gangandi á göngustígnum sem liggur samhliða Arnarbakka og þverar, Grýtubakka, Hjaltabakka, Írabakka og Jörfabakka. Þverun við Jörfabakka og upp í Holtið þarf að gera sýnilegri með gangbraut og lýsingu beggja megin við. Þarna er umferð gangandi og hjólandi frá Bökkum upp í Efra-Breiðholt og til dæmis vinsæl gönguleið í sundlaugina.

4. Að lokum að huga að þverunum gangandi og hjólandi á Suðurfelli, móts við Kötlufell og Nönnufell, þannig að þeir aðilar sem vilja fara úr hverfinu yfir í dalinn geti komist öruggir á milli, því hraðinn þarna er oft mikill. Ef ekki á að lækka hraðann niður í 30 þá verður að tryggja öryggi þessara gangandi og hjólandi með öðrum hætti. Best væri að lækka hraðann niður í 30 á þessu svæði en tvær þveranir eru úr hverfinu yfir í dalinn og huga að lýsingu. Skoða mætti hvort breyta mætti annari eða báðum þverunum í gangbrautir. Einnig mætti skoða hvort breyta megi þverun yfir Suðurfell við Völvufell í gangbraut.

1. Þverun yfir Árskóga og Skógarsel

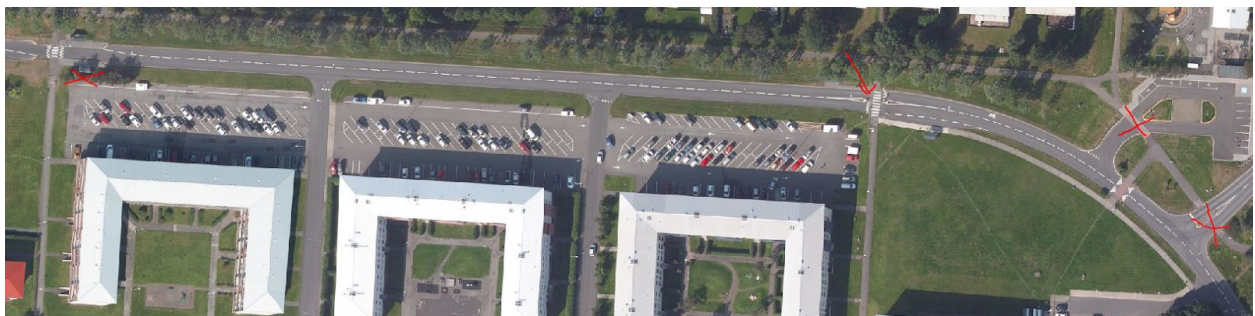


2. Gangbraut og þrenging yfir Jaðarsel við Jafnasel



3.

Merkt er með x þar sem þarf að taka gróður til móts við Dvergabakka, auka öryggi við göngubverun til móts við Eyjabakka með þrengingu og síðan þveranir við leikskólann og Fálkabakka.



Gula merkingin á kortið er lagt til að 30 km hámarkshraða til viðbótar við tillögurnar.



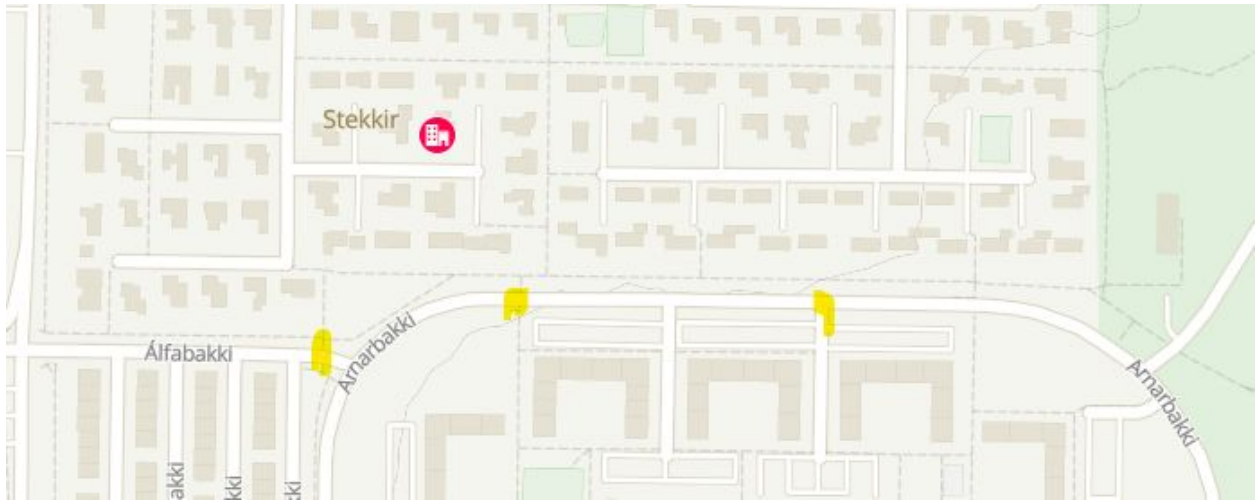
Sara Björg Sigurðardóttir, formaður

Fylgiskjal:

Ráðið kallaði eftir ábendingum frá íbúum hverfisins, tengt tillögunum sem fylgja með þessari umsögn. Ábendingarnar komu inn á netfang ráðsins og fylgja þær sem fylgiskjal með umsögn ráðsins.

1. Sem íbúi í Seljahverfi og foreldri barna og grunn- og leikskólaaldri þá hef ég einmitt verið hugsi yfir hámarkshraða í hverfinu. Nýjar tillögur eru til bóta en ég myndi vilja sjá gengið lengra. Ég tel að það sé nauðsynlegt t.d. að stækka 30 km svæðið alveg út að Krónu enda er gífurlega mikil umferð gangandi og hjólandi yfir Jaðarselið á þessum kafla. Þar er líka aðkoma að Jöklaborg og mikið notuð göngubraut. Á sama tíma velti ég því fyrir mér hvernig eigi að takmarka hraðann því fólk keyrir leikandi létt yfir hraðahindranir og sumir svo óþolinmóðir að þeir taka fram úr strætó á stoppistöðvum. Ég held að það megi því alveg þrengja Jaðarselið svo fólki finnist ekki jafn auðvelt að keyra hratt. Annar staður sem mætti útvíkka 30 km svæðið er Skógarsel við ÍR svæðið. Þar er mikil umferð gangandi sem væntanlega eykst bara. Þar sem ég er farin að skrifa þá væri ágætt að heyra hvort að Arnarnesvegur sé eitthvað inni á borði íbúaráðs?
2. Ég bý í Seljahverfi og er sáttur við þær hraðatakmarkanir sem eru þar til staðar í dag. Umferð gengur nokkuð vel fyrir sig á skaplegum hraða. Húsagötur eru með 30km hámarkshraða. Að mínu mati er t.d. Jaðarselið stofngata/borgargata og því verði hámarkshraði þar 50 km/klst eins og í dag.
3. Ályktun frá Foreldrafélagi Hólabrekkuskóla vegna tillögu að hámarkshraðaáætlun Reykjavíkurborgar Foreldrafélag Hólabrekkuskóla styður áform borgarinnar um lækkingu hámarkshraða í götum skólahverfisins niður í 30 km sem stuðlar að bættu umferðaröryggi á svæðinu. Í götum eins og Vesturbergi, Vesturhólum og hluta Austurbergs er nú 50 km hámarkshraði sem okkur finnst mjög nauðsynlegt að lækka niður í 30 km hámarkshraða eins og lagt er fram í tillögunni. Eins mætti skerpa á göngubverunum í hverfinu. Þó nokkur hraðakstur er stundaður í þessum götum, sérstaklega Vesturbergi og Vesturhólum, og þá langt yfir hraðamörkum. Eins er þó nokkuð um framúrakstur á þessu svæði. Börn þurfa það þvera þessar götur á leið í skóla í myrkri á veturna sem setur þau í talsverða hættu. Þar að auki eru innkeyrslur húsa í Vesturbergi tengdar beint við götu og íbúar þurfa að bakka út á götuna til að komast frá heimilum sínum sem skapar þó nokkra hættu með tilheyrandi tíðni umferðaróhappa. Við tökum því heilshugar undir mikilvægi þess að ekki sé verið að ógna heilsu borgarbúa fyrir aðra hagsmuni samfélagsins. Því teljum við 30 km hámarkshraða í skólahverfi Hólabrekkuskóla kærkomna breytingu og mikla framför í umferðaröryggi íbúa hverfisins. Sú breyting myndi stuðla að öryggi barnanna í sínu skólaumhverfi og á sama tíma lækkingu slysatíðni í hverfinu með bættu umferðaröryggi. Stjórn Foreldrafélags Hólabrekkuskóla

4. Þó svo alltaf sé talað um hverfið sem barnvænt og sérstaklega auðvelt fyrir börn að labba í skólann þá þurfa krakkar í Stekkjunum að fara yfir Arnarbakka á leið sinni í skólann. Ég er búin að fylgja börnunum mínum í skólann nokkrum sinnum í viku frá árinu 2006 og hef þrisvar nærri lent í að keyrt sé nærri á okkur þannig að ég hef séð ástæðu til að fara á lögreglustöð og tilkynna atvikið. Við höfum seinustu ár þverað götuna til móts við Víkurbakka. Þar er reyndar ekki gangstétt en ágætis lýsing og auðvelt að sjá aðvífandi bíla. Við Dvergabakka er gangstétt en þar er þröng sýn, sérstaklega þegar litið er til hægri Dvergabakkamegin. Til að öryggi barna sé tryggt held ég að gera þurfi ráð fyrir þremur gönguleiðum yfir Arnarbakkann. Sjá mynd hér að neðan þar sem ég er búin að teikna gula punkta fyrir gönguleiðir.



Umsögn íbúaráðs Árbæjar og Norðlingaholts vegna umferðahraðaáætlunar

Óskað var eftir umsögn íbúaráðs Árbæjar og Norðlingaholts vegna tillögu að hámarkshraðaáætlun Reykjavíkurborgar fyrir borgarhlutann.

Íbúaráðið sammælist um að ávallt þurfi að hafa í huga bætt umferðaröryggi í hverfum borgarinnar en Íbúaráðið hefur verið með til skoðunar umferðaröryggi í Árbæ og Norðlingaholti m.t.t. hámarkshraða í hverfinu.

Ráðið hafði til hliðsjónar slysaskrá Samgöngustofu við vinnslu þessarar umsagnar en við þá skoðun kom í ljós að engin slys hafa verið í hverfinu á sl. tíu árum á óvörðum vegfarendum sem rekja má til hraðaksturs ökutækja.

Íbúaráðið telur að huga þurfi að því að gera allar gangbrautir í hverfinu öruggari með svokölluðum sebramerkingum. Til nánari útskýringar er mikið um ómerktar göngubveranir í hverfinu og er ráðið sammála um að skipta þeim út fyrir vel merktar gangbrautir þar sem hugað sé að þáttum eins og lýsingu og yfirborðsmerkingum.

Mikilvægt er að farið sé eftir umferðarlögum þegar öryggismál eru annars vegar og telur ráðið fulla ástæðu til þess að göngubveranir sem eru fyrir eigi að merkja vel, sér í lagi við skóla og fjölfarna staði. Mikilvægt er að öll aðkoma að skólum í hverfinu sé til fyrirmyndar og þar myndist ekki slyshætta. Dæmi eru um að börn gangi yfir götur í Árbæ og Norðlingaholti þar sem ekki eru sérmerktar gangbrautir. Börn hafa skilning á merkingum og því er áriðandi að göngubveranir séu merktar með skýrum hætti.

Ráðið sammælist einnig um að ekki sé ástæða til að lækka hámarkshraða á tengibrautum í þessum hverfum, enda hafa ekki þar ekki orðið nein slys á fólki. Þá mætti vel athuga hvort smærri íbúða/botngötum verði breytt í vistgötur.

Ártúnsholt: Leggjum til að umferðarhraði verði óbreyttur í Ártúnsholti, þar sem flestar götur eru þegar 30 km/klst.

Árbær: Við teljum eðlilegt að dregið sé úr hraða í íbúðagötum eða þar sem mikil umferð gangandi fólks og barna er annars vegar. Við gerum því ekki athugasemdir við að hámarkshraði í Rofabæ og hluta Selásbrautar sé lækkaður niður í 30 km/klst eins og lagt er til að gera, enda er nú þegar verulegur hluti þessara gatna með 30 km hámarkshraða.

Norðlingaholt: Við styðjum að hámarkshraði á Norðlingabraut í Norðlingaholti sé lækkaður úr 50 km/klst niður í 40 km/klst. Mikið hefur verið kvartað yfir hraðakstri á þessari götu og þarna fer um mikill fjöldi barna á leið í og úr skóla sem og íþróttastarfi í Fylkisseli.

Ráðið leggur enn fremur til að gert verði átak í umferðaröryggi gangandi vegfarenda Á Norðlingabraut. Má þar sérstaklega nefna göngubverun yfir Norðlingabraut frá göngubrúnni yfir Breiðholtsbraut. Við leggjum til að þarna verði gangbraut merkt betur og sett upp sérstök lýsing.

Hálsar: Við leggjumst gegn lækkun hámarkshraða úr 50 km/klst niður í 40 km/klst í atvinnuhverfinu Norðan við Árbæinn (Hálsarnir). Við teljum að núverandi hámarkshraði

þar skapi enga sérstaka hættu, enda er þetta hverfi ekki íbúðahverfi heldur atvinnusvæði.

Heiðmörk: Við teljum enga sérstaka þörf á að hámarkshraði vega í Heiðmörk verði lækkaður úr 50 km/klst niður í 30 km/klst og við teljum 30 km/klst of lágan hraða á þessu svæði, enda um nokkuð langa vegi að ræða utan íbúabyggðar.

Hér fyrir neðan er tvo álit varðandi **tillögu að hámarkshraðaáætlun Reykjavíkurborgar fyrir Grafarvog** frá Íbúaráði Grafarvogs.

Mikilvægt er að huga að umferðaröryggi og er það yfirlýst markmið Reykjavíkurborgar að enginn slasist alvarlega eða látist í umferðarslysum innan borgarinnar.

mikilvægur þáttur í bættu umferðaröryggi er að lækka umferðarhraða. í íbúðahverfum eins og Grafarvogi og Bryggjuhverfi er mikilvægt að samþætta umferð ólíkra ferðamáta með lágum umferðarhraða og öruggum umferðamannvirkjum. Í skýrslu umferðaröryggisáætlunar Reykjavíkur 2019-2023 segir: Greiningar á slysum í 30 km/klst hverfum hafa sýnt að umferðaróhöppum á meðal gangandivegfarenda fækkaði lítið en hins vegar hefur dregið úr alvarleika slysa meðal gangandivegfarenda (Finnsson, 2006)

Með lækkun hámarkshraða í 40 km minskar hemlunarvegalegd bifreiða og stuðar að auknu öryggi íbúa hvað umferðar öryggissjónarmið snertir og öryggi íbúa er forgangsmál Tryggja mætti hraðatakmarkanir með hraðahindrunum sérstaklega í iðnaðarhverfum og við Sævarhöfða.

Að halda niðri umferðahraða íbúahverfum eykst öryggi allra vegfaranda.

- *Ásmundur Jóhannsson*
Formaður og fulltrúi Samfylkingar
- *Berglind Eyjólfsdóttir*
Fulltrúi Samfylkingar

Umhverfis- og skipulagssvið, skrifstofa samgöngustjóra

Eftirfarandi er umsögn fulltrúa Sjálfstæðisflokksins, fulltrúa íbúasamtaka og fulltrúa foreldrafélaga í íbúaráði Grafarvogs um tillögu að hámarkshraðaáætlun fyrir borgarhlutann:

Víða þarf að huga að bæta umferðaröryggi í Grafarvogi líkt og úttekt á umferðaröryggismálum - sem gerð var fyrir ráðið - í hverfinu leiddi í ljós. Umferðaröryggisskýrsla þessi var afhent Reykjavíkurborg árið 2014 en lítið hefur gerst í þeim efnum. Þar var meðal annars bent á hættulega slysaáði, vöntun á gangbrautum, hraðahindrunum ásamt fjölda annara atriða. Það að búa til nýtt hraðaþrep getur orðið til þess að auka verulega á flækjustig í umferðinni. Þess í stað ætti að huga að því að gera allar gangbrautir í borgarlandinu öruggar. Mikið er um gönguþveranir í Grafarvogi og ætti að skipta þeim út fyrir vel merktar gangbrautir þar sem hugað er að þáttum líkt og lýsingu.

Öryggismál eiga ávallt að vera í forgrunni við skóla og þar sem börn eru að leik. Hugmyndir um lækkun á hámarkshraða eru töluvert víðtæka. Áhrif lækkunar úr 50 í 40 mun hafa í för með sér að afkastageta gatnanna verður minni, aukið verður á tímaeyðslu borgarbúa, aukin eldsneytiseyðsla með tilheyrandi mengun ásamt því að almenningasamgöngur komast ekki jafn greitt leiðar sinnar.

Mikilvægt er að stórar hugmyndir sem þessar séu unnar í fullu samráði við Lögregluna og Vegagerðina. Í tillögunni segir orðrétt: „Áætlunin nær ekki til hámarkshraða á vegum annarra veghaldara, þ.e. Vegagerðarinnar og Faxaflóahafna, en hefur verið kynnt fyrir fulltrúum þeirra.“ Fulltrúar lögreglunnar annars vegar og Vegagerðarinnar hins vegar telja sambærilega breytingu á lækkun hámarkshraða, ekki tímabæra.

Reykjavík. 13. október 2020.

Eftirfarandi umsögn er frá fulltrúa Viðreisnar, fulltrúa Samfylkingar, fulltrúa íbúasamtaka, fulltrúa foreldrafélaga og fulltrúa slembivalinna í íbúaráði Grafarholts og Úlfarsárdal um tillögu að hámarkshraðaáætlun:

Við fögnum tillögu að nýrri hámarkshraðaáætlun fyrir hverfið. Þá viljum við leggja sérstaka áherslu á hæga umferð, þrengingar og öryggi gangandi á helstu gönguleiðum að grunnskólum borgarhlutans. Má þar sérstaklega nefna merktar og upplýst gönguþveranir. Eftir ábendingar frá íbúum óskum við þess einnig að ekki verði gengið lengra í að hægja á umferð en nauðsynlegt er þar sem vegir liggja hæfilega fjarri byggð og mögulegt er að halda 50 km hámarkshraða í stað þess að lækka hann í 40 km.

Freyr Gústvasson, formaður íbúaráðs Grafarholts og Úlfarsárdals.

Reykjavík 13. október 2020

Fulltrúi íbúaráðs Grafarholts og Úlfarsárdals Valgerður Sigurðardóttir leggur fram eftirfarandi umsögn um tillögu að hámarkshraðaáætlun Reykjavíkurborgar:

Víða þarf að huga að bæta umferðaröryggi í Grafarholti og Úlfarsárdal. Nauðsynlegt er að fara í heildstæða umferðaröryggisgreiningu, með slysaþreiningu og faglega nálgun að leiðarljósi. Þannig er hægt að fá faglegt mat á mögulegum hættusvæðum slysa, vöndun á gangbrautum, hraðahindrunum ásamt fjölda annara atriða. Mikið er um göngubveranir og ætti að skipta þeim út fyrir vel merktar gangbrautir þar sem hugað er að þáttum líkt og lýsingu og yfirborðsmerkingum. Mikilvægt er að öll aðkoma að skólum sé til fyrirmyndar og þar myndist ekki slysaþætta, strax verður að bæta úr aðgengismálum við skóla þar sem henni er ábótavant í hverfinu. Fulltrúinn telur hugmyndir um lækkun á hámarkshraða vera of víðtækar, þó svo vissulega eigi að skoða þær á völdum stöðum.

Það að búa til nýtt hraðaprep getur orðið til þess að auka verulega á flækjustig í umferðinni. Þess í stað ætti að huga að því að gera allar gangbrautir í borgarlandinu öruggar. Mikið er um göngubveranir í borgarlandinu og ætti að skipta þeim út fyrir vel merktar gangbrautir þar sem hugað er að þáttum líkt og lýsingu.

Öryggismál eiga ávallt að vera í forgrunni við skóla og þar sem börn eru að leik. Hugmyndir um lækkun á hámarkshraða eru töluvert víðtækar. Áhrif lækkunar úr 50 í 40 mun hafa í för með sér að afkastageta gatnanna verður minni, aukið verður á tímaeyðslu borgarbúa, aukin eldsneytiseyðsla með tilheyrandi mengun ásamt því að almenningasamgöngur komast ekki jafn greitt leiðar sinnar.

Mikilvægt er að stórar hugmyndir sem þessar séu unnar í fullu samráði við Lögregluna og Vegagerðina. Í tillögunni segir orðrétt: „Áætlunin nær ekki til hámarkshraða á vegum annarra veghaldara, þ.e. Vegagerðarinnar og Faxaflóahafna, en hefur verið kynnt fyrir fulltrúum þeirra.“ Fulltrúar lögreglunnar annars vegar og Vegagerðarinnar hins vegar telja sambærilega breytingu á lækkun hámarkshraða, ekki tímabæra.



Leiðrétting: Bókanir á fundi íbúaráðs Kjalarness vegna tillögu að hámarkshraðaáætlun fyrir borgarhlutann Bókun

Málsnúmer: USK2020090009
Bréfalyklar: 5.0 Samgöngur - almennt
Eigandi skjals: Ásdís Baldursdóttir

Staða: Í vinnslu

Dagsetningar:

Búið til: 15.10.2020

Dagsetning skjals: 15.10.2020

Upplýsingar um viðskiptavin:

Netfang: Heimir.Snaer.Gudmundsson@reykjavik.is

Skjalalykill	5.0 Samgöngur - almennt; 5.20 Umferðaröryggi	Málsnúmer	USK2020090009
Móttökudags.	15.10.2020	Skráð í GoPro	15.10.2020

Viðtakandi	Sendandi
Deild (Ráðhúss)	Fyrirtæki/stofnun
Starfsmaður	Nafn
	Kennitala:

Tegund skjals	Bókun	Fyrir Borgarráð
Efnisorð		

Sent:

Sent til:

Notandi: Heimir.Snaer.Gudmundsson@reykjavik.is

Dagsetning: 15.10.2020 10:36:07

Til: "USK Þjónusta netfang" <usk@reykjavik.is>, "Guðbjörg Lilja Erlendsdóttir"

<Guðbjörg.Lilja.Erlendsdottir@reykjavik.is>

Afrit til: "María Nielsdóttir" <maria.nielsdottir@reykjavik.is>

Efni: Leiðrétting: Bókanir á fundi íbúaráðs Kjalarness vegna tillögu að hámarkshraðaáætlun fyrir borgarhlutann

Tilvísun í mál: R20100109

Með kveðju

Heimir Snær Guðmundsson

Starfsmaður íbúaráða

Mannréttinda- og lýðræðisskrifstofa Reykjavíkurborgar/

Reykjavík's office of Human Rights and democracy

Ráðhús Reykjavíkur/Reykjavík City Hall

Netfang/Email: Heimir.Snaer.Gudmundsson@reykjavik.is

Sími/Tel: +354 665 4855

Reykjavík, 15.

október 2020

R20100109

Umhverfis- og skipulagssvið

Borgartúni 12-14

105 REYKJAVÍK

Efni:

Leiðrétting: Bókanir á fundi íbúaráðs Kjalarness vegna tillögu að hámarkshraðaáætlun fyrir borgarhlutann

Undirritaður sendi umhverfis- og skipulagssviði bréf þann 12. október 2020 vegna bókana á fundi íbúaráðs Kjalarness þann 8. október 2020 undir 4. lið fundargerðar þar sem lagt var fram bréf með ósk skrifstofu samgöngustjóra og borgarhönnunar um umsögn ráðsins um tillögu að hámarkshraðaáætlun fyrir borgarhlutann. Fyrir misskilning voru ekki réttir aðilar skráðir fyrir bókunum sem tiltekna voru í áður nefndu bréfi. Hér að neðan má sjá þá meðferð sem málið fékk í ráðinu samkvæmt leiðréttri fundargerð. Skrifstofa samgöngustjóra og borgarhönnunar er vinsamlegast beðin um að taka þetta bréf sem nú er ritað til greina við úrvinnslu málsins.

Á fundi íbúaráðs Kjalarness þann 8. október 2020 var lagt fram bréf umhverfis- og skipulagssviðs dags. 4. september 2020 þar sem óskað var eftir umsögn um tillögu að hámarkshraðaáætlun Reykjavíkurborgar fyrir Kjalarnes, sbr. 4. lið fundargerðar ráðsins sama dag.

Fulltrúi Vinstri grænna, fulltrúi Pírata, fulltrúi íbúasamtaka, fulltrúi foreldrafélaga og fulltrúi slembivalinna íbúaráði Kjalarness lögðu fram svohljóðandi bókun:

Íbúaráðið tekur vel í hraðalækkandi tillögur fyrir hverfið. Vallargrund milli Esjuskála og Klébergsskóla hefur hvorki gangstétt né stíg fyrir gangandi vegfarendur. Það hefur skapað hættulegar aðstæður fyrir íbúa og börn sem hafa nýtt veginn meðal annars til að ganga í skólann í átökum líkt og „Göngum í skólann“. Því leggur íbúaráðið áherslu á að farið verði í hraðalækkandi aðgerðir í Vallargrund og gerð verði gönguleið þeim samhliða. Íbúaráð Kjalarness óskar framvegis eftir átta vika vikna umsagnarferli.

Fulltrúi Sjálfstæðisflokksins lagði fram svohljóðandi bókun:

Fulltrúi Sjálfstæðisflokks lýsir yfir vonbrigðum sínum með að ekki var fallist á að senda tillöguna til umsagnar íbúasamtaka Kjalarness sem er ekki í anda þess íbúalýðræðis sem boðað var þegar íbúaráðin voru sett á lagginnar.

Virðingarfyllt

Heimir Snær Guðmundsson

Umhverfis- og skipulagssvið
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík
b.t. skipulags- og samgönguráðs

Reykjavík, 14. október 2020

Efni: Umsögn borgarfulltrúa og fulltrúa í íbúaráði Kjalarness, Mörtu Guðjónsdóttur, um hámarkshraðaáætlun í hverfunum (Málsnr: USK2020090009)

Mikilvægt er að auka aðkomu íbúa að ákvarðanatöku um nærumhverfi sitt. Einn meginilgangurinn með nýjum íbúaráðum var að efla íbúalýðræði. Því miður hefur það ekki gengið eftir sem skyldi hvað Kjalarnesið snertir þar sem því var hafnað á fundi íbúaráðsins 8. október sl. að senda íbúasamtökum Kjalarness til umsagnar tillögu um hámarkshraðaáætlun.

Mikilvægt er að þegar lagðar eru til breytingar á hámarkshraða að slíkar breytingar séu byggðar á slysatölum, tegund umferðar, staðsetningar, lengd gatna og á umferðarmódeli. Í tillögunni er gert ráð fyrir nýju hraðaþrepi sem er 40 km/klst. Áður en ráðist er í slíkar breytingar er nauðsynlegt að haft verði víðtækt samráð um þær við Samgöngustofu, Vegagerðina, FíB, Samband sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, lögreglu og síðast en ekki síst við íbúa. Meta þarf hvort nýtt hraðaþrep leiði til lækkunar umferðarhraða samanborið við aðrar aðgerðir s.s. þrengingar, gönguljós, hraðavaraskilti, hraðamyndavélar og gangbrautir. Hingað til hafa hraðaþrep verið samræmd á öllu landinu sem er mikilvægt með tilliti til þess að rugla ekki öikumenn í ríminu með mismunandi skilaboðum. Í íbúðagötum er nú þegar ekki leyfður nema 30 km hraði á klst., sem var gert á sínum tíma til að draga úr slysum á börnum í hverfum borgarinnar en gert var ráð fyrir aka mætti hraðar á tengibrautum. Þetta fyrirkomulag hefur náð markmiði sínu og fækkað slysum inni í hverfunum. Hætt er við að ef hámarkshraði verði lækkaður á tengibrautum aukist umferðin inn í hverfunum á álagstímum sem dregur úr umferðaröryggi barna á leið í og úr skóla og í tómsundur og eykur slyshættu, umferðartafir, kostnað og síðast en ekki síst mengun.

Til að tryggja öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda er brýnt að áttak verði gert í því að gangbrautir verði sebramerktar, upplýstar og sérmerktar til samræmis við umferðarlög. Margt konar útfærslur á gönguþverunum gefa misvísandi skilaboð sem dregur úr umferðaröryggi. Skilaboð í umferðinni hvort heldur er gangandi, hjólandi eða akandi þurfa að vera samræmd og skýr.

Allar breytingar þurfa að taka mið af því og að faglega sé staðið að slíkum breytingum með þeim stofnunum og þeim aðilum sem sinna umferðaröryggismálum.



Skipulags- og samgönguráð

Málsnúmer: USK2020090009

21. apríl 2021

Hámarkshraðaáætlun Reykjavíkur – viðbótarupplýsingar

Á fundi skipulags- og samgönguráðs 14. apríl 2021 var óskað eftir yfirliti um:

- Lengd gatna sem áætlunin gerir ráð fyrir að hámarkshraði breytist á
- Núverandi hraða á götum og hraða skv. hámarkshraðaáætluninni.

Þær upplýsingar eru birtar hér á eftir.

Til viðbótar fylgja einnig í viðhengi:

- Fundargögn samstarfsfunda Reykjavíkurborgar og Strætó sem haldnir voru 13. janúar, 10. febrúar og 26. mars vegna mats á áhrifum hámarkshraðaáætlunar á aksturstíma Strætó.

Lengd borgargatna með mismunandi hámarkshraða

Taflan að neðan gefur yfirlit yfir lengd borgargatna með mismunandi hámarkshraða, bæði núverandi hámarkshraða og hámarkshraða skv. tillögu að hámarkshraðaáætlun.

Tafla 1 Lengd gatna, í metrum, eftir því hver núverandi hámarkshraði á götunni er.

Núverandi hámarkshraði	Hámarkshraði skv. tillögu að hámarkshraðaáætlun				Samtals metrar, núverandi
	15	30	40	50	
15	1.655				1.655
30		257.147			257.147
40		108	2.044		2.152
50	674*	80.014	66.444	39.020	186.152
60			1.949		1.949
Samtals metrar, hámarkshraðaáætlun	2.329	337.269	70.437	39.020	449.055

*Um er að ræða ófrágengnar götur í Vogabyggð.

Af þessu má sjá að nái áætlunin fram að ganga mun hámarkshraði breytast á um 150 km gatna af um 450 km.





Götuheiti, núverandi hámarkshraði og hámarkshraði skv. tillögu að hámarkshraðaáætlun

Listinn hér á eftir veitir yfirlit yfir borgargötur þar gert er ráð fyrir að hámarkshraði breytist, hver núverandi hámarkshraða er og hámarkshraða skv. tillögun að hámarkshraðaáætlun, ásamt lengd.

Tafla 2 Lengd borgargatna í metrum með viðkomandi hámarkshraða skv. hámarkshraðaáætlun flokkað eftir núverandi hámarkshraða.

Lengd götukafla:	Hámarkshraði skv. tillögu að hámarkshraðaáætlun			Metrar
	15	30	40	
Núverandi hámarkshraði 40 km/klst				
Hofsvallagata		108		108
Núverandi hámarkshraði 50 km/klst				
Ónefndartengingar		663	163	826
(Afrein Norðlingabraut-Suðurlandsvegur)			148	148
(Borgarspítali)		19		19
(Borgatorg)			107	107
(Bríetart-rampi-s)		76		76
(Hringtorg Suðurlandsbraut)			119	119
(nafnlaus)			11	11
(Rampi Breiðholtbraut-Álfabakki)			57	57
(Rampi Miklabraut-Kringla N)			472	472
(Rampi Miklabraut-Kringla SA)		97		97
(Rampi Miklabraut-Kringla SV)			153	153
(Rampi Stekkjarbakki-Álfabakki)			132	132
(Rampi Vesturlvegur-Grjótháls)			73	73
(Rampi Viðarhöfði-Vesturlvegur)			376	376
(Skúlag-rampi-n)		61		61
(Slaufa Kringla-Miklabraut N)		108		108
(Smárarimatorg)			80	80
(Tengigata Bæjarháls-Selásbraut)			102	102
(Tengivegur Borgavegur-Gullengi)		55		55
(Tengivegur Borgavegur-Móavegur)		60		60
(Tengivegur Breiðholtsbraut-Suðurfell)			44	44
(Tengivegur Bæjarháls-Hádegismóar)			322	322
(Tengivegur Reykjanesbraut-Álfabakki)			44	44
(Tengivegur Skógarhlíð Bústaðavegur)		123		123
(Tengivegur Skúlagata Sæbraut N)		51		51
(Tengivegur Skúlagata Sæbraut S)		48		48
(Tengivegur Vallargrund-Brautarholtvegur)			76	76
Aðalbraut		1.029		1.029
Afrein			130	130
Arahólar		7		7



Lengd götukafila:	Hámarkshraði skv. tillögu að hámarkshraðaáætlun			Metrar
	15	30	40	
Arkarvogur	327			327
Arnarbakki			1.360	1.360
Austurberg		370		370
Axarhöfði			405	405
Áland		283		283
Álfabakki		154	1192	1.346
Álfheimar		771		771
Ármúli		1.145		1.145
Árskógar		292		292
Barðastaðir			583	583
Bátavogur	113			113
Bitruháls			368	368
Bíldshöfði			1.610	1.610
Bjallavað		132		132
Borgartún		1.494		1.494
Borgavegur			1.674	1.674
Breiðhöfði		287	614	901
Brekknaás			577	577
Bríetartún		375		375
Brúnavegur		72		72
Bugða		460		460
Bústaðavegur		317	2503	2.820
Bæjarbraut		283		283
Bæjarflöt			295	295
Bæjarháls			542	542
Dalbraut		90	395	485
Dragháls			485	485
Drómundarvogur	234			234
Dugguvogur		703		703
Dvergshöfði			710	710
Efstaleiti		503		503
Eggertsgata		120		120
Einarsnes		490	172	662
Eirhöfði		292		292
Eldshöfði		349		349
Ellidabraut		476		476
Engjateigur		572		572
Engjavegur			110	110
Eskitorg		166		166



Lengd götukafla:	Hámarkshraði skv. tillögu að hámarkshraðaáætlun			Metrar
	15	30	40	
Eyrarland		30		30
Faxafen		497		497
Fákafen		501		501
Fálkabakki			203	203
Fellsmúli		144		144
Fellsvegur			692	692
Ferjuvað		145		145
Félagstún		108		108
Fjallkonuvegur			1059	1.059
Flókagata		446		446
Flugvallarvegur		145	421	566
Fossaleynir		599		599
Fossháls			469	469
Fríkirkjuvegur			275	275
Funahöfði		419		419
Gagnvegur		764	189	953
Gamla Hringbraut		800		800
Gamli Gufunesvegur		539		539
Gefjunartorg			72	72
Gnoðarvogur		365		365
Golfskálavegur			325	325
Grafarholtsvegur			86	86
Grensásvegur			1.360	1.360
Grjótháls			484	484
Guðríðarstígur			225	225
Guðrúnartún		318		318
Gufunesvegur		91		91
Gvendargeisli			37	37
Gylfaflöt			1.063	1.063
Hallarmúli		200		200
Hamarshöfði		174		174
Haukdælabraut		29		29
Háaleitisbraut		811	1.056	1.867
Hábær		102		102
Hádegismóar			500	500
Hálsabraut			559	559
Heiðarvegur		1.149		1.149
Heiðmerkurvegur		8.262		8.262
Hestháls			419	419



Lengd götukafila:	Hámarkshraði skv. tillögu að hámarkshraðaáætlun			Metrar
	15	30	40	
Hlésgata		219		219
Hofsgrund			303	303
Holtavegur		365	275	640
Hraunbær		351		351
Hraunslóð		3.076		3.076
Hringtorg-Hádegismóar			96	96
Hverfisgata		214		214
Hyrjarhöfði		162		162
Höfðabakki			538	538
Iðunnartorg			72	72
Jaðarsel		1.100	481	1.581
Jafnasel		86		86
Járnháls			141	141
Jónsgeisli			460	460
Kapellutorg			146	146
Katrínartún		507		507
Keldnavegur			116	116
Kirkjusandur		195		195
Kleppsmýrarvegur			353	353
Kleppsvegur		741		741
Klettháls			586	586
Knarrarvogur		122		122
Kringlan		1116		1.116
Kristnibraut		347	453	800
Krosstorg			90	90
Krókháls			1.242	1.242
Kuggavogur		135		135
Kænuvogur		192		192
Lagargata		104		104
Lambhagavegur			2.364	2.364
Landnemaslóð		1.312		1.312
Langahlíð		466	322	788
Langholtsvegur		1.465		1.465
Langirimi		655		655
Laugarásvegur		979		979
Laugarnestangi		395		395
Laugarnesvegur			356	356
Laugavegur			763	763
Laxalón			251	251



Lengd götukafila:	Hámarkshraði skv. tillögu að hámarkshraðaáætlun			Metrar
	15	30	40	
Lágaleiti		234		234
Lágmúli		254		254
Leggur Borgartún-hringtorg		14		14
Listabraut		682		682
Litlahlíð		123		123
Lokinhamrar		574		574
Lyngháls			536	536
Malarhöfði		399		399
Mánatorg			91	91
Melavegur		450		450
Menntasvegur		478		478
Menntavegur		254		254
Miðskógar			390	390
Mímisbrunnur			576	576
Mosavegur		853		853
Móavegur		280		280
Mörkin		175		175
Naustavogur		443		443
Nauthólstorg		86		86
Nauthólsvegur		722	1.275	1.997
Nesvegur			15	15
Nethylur		91		91
Njarðargata			1.076	1.076
Norðlingabraut			944	944
Norðlingavað			215	215
Norðurás		104		104
Norðurfell		428	283	711
Norðurhólar		656		656
Nóatún		431	460	891
Ofanleiti		122		122
Ólafsgesli		46	356	402
Rafstöðvarvegur		1.841	224	2.065
Rangársel		215		215
Rastargata		196		196
Rauðarárstígur		231		231
Reykjavegur		343	242	585
Réttarháls			108	108
Réttarholtsvegur		97	284	381
Rimaflöt			385	385



Lengd götukafila:	Hámarkshraði skv. tillögu að hámarkshraðaáætlun			Metrar
	15	30	40	
Rofabær		958	74	1.032
Selásbraut		589	880	1.469
Seljabraut			248	248
Seljaskógar		216	566	782
Selmúli		103		103
Síðumúli		825		825
Skeiðarvogur			600	600
Skeifan		1.114		1.114
Skothúsvegur		233		233
Skógarhlíð		606		606
Skógarsel		911	761	1.672
Skútuvogur			713	713
Skyggnisbraut		486		486
Skyggnistorg			104	104
Smiðshöfði		398		398
Snorrabraut		158	919	1.077
Sogavegur		689		689
Sorpu-útleið?		67		67
Sorpuvegur			255	255
Sóleyjargata			368	368
Sóltorg			85	85
Spöngin		446		446
Stangarhylur		100		100
Stekkjarkakki		610	387	997
Stjörnugróf		604		604
Stórhöfði		509	2.591	3.100
Straumur		345	594	939
Strengur		436		436
Strípsvegur		4.662		4.662
Strætógata			160	160
Stuðlaháls			391	391
Sturlugata		387		387
Stöng			61	61
Suðurfell			1.342	1.342
Suðurgata		44	1.337	1.381
Suðurhlíð		112		112
Suðurrhólar		560		560
Suðurlandsbraut			2.046	2.046
Sundaborg		232		232



Lengd götukafla:	Hámarkshraði skv. tillögu að hámarkshraðaáætlun			Metrar
	15	30	40	
Sundagarðar			335	335
Sundlaugavegur		345		345
Súðarvogur		610		610
Svarthöfði		399		399
Sægarðar			75	75
Sævarhöfði			1.963	1.963
Tangarhöfði		230		230
Tengivegur Mántorg			62	62
Tranavogur		89		89
Trilluvogur		89		89
Tunguháls			647	647
Úlfarsbraut			294	294
Úlfarstorg			76	76
Útvarpsstöðvarvegur		67		67
Vagnhöfði		487		487
Vallargrund			723	723
Varmahlíð			436	436
Vatnagarðar			1.440	1.440
Vatnsmýrarvegur		572		572
Vatnsveituvegur		306	572	878
Vegmúli		161		161
Veiðimannavegur			243	243
Vesturberg		641		641
Vesturhlíð		385		385
Vesturhólar		623		623
Viðarhöfði			269	269
Vínlandsleið			926	926
Vættaborgir		346		346
Völundarhús		960		960
Þangbakki		22		22
Þarabakki		21		21
Þingnesvegur		1.801		1.801
Þingtorg			187	187
Þorláksgeisli		411		411
Þorragata		295	454	749
Þórðarhöfði		221		221
Þórunnartún		151		151
Þúsöld			694	694
Þönglabakki		25		25





Lengd götukafla:	Hámarkshraði skv. tillögu að hámarkshraðaáætlun			Metrar
	15	30	40	
Núverandi hámarkshraði 60 km/klst				
Suðurlandsbraut			1.949	1.949

Fyrir hönd skrifstofu samgöngustjóra og borgarhönnunar

Guðbjörg Lilja Erlendsdóttir

Guðbjörg Lilja Erlendsdóttir
deildarstjóri samgangna



Strætó, líkan og hámarkshraðar

Vinnugögn, 2021-02-10
Höskuldur Kröyer

**AFRIT AF GLÆRUM
VERKEFNI Í VINNSLU**



Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið

Í dag

- Fara yfir stöðu mála.
- Kynna hvað hefur verið gert.
- Ræða áframhaldið.

Núverandi markmið

- Skapa TX/V-makró til að styðja við
 - Rekstraráætlun.
 - Samgöngulíkans höfuðborgarsvæðisins (Mannvit).
 - Greininga á áhrifum hámarkshraðabreytinga.

Líkan

- Hermir leiðina út frá veglínu, biðstöðvum og hindrunum
 - Makró – ekki „fullkomið“
 - Hámarkshraði, hraðahindranir, koddar, þrengingar, krappar beygjur, gatnamót, ljósagatnamót og biðstöðvar.
 - Inngögn:
 - veglínan (stöð, „hindrun“, hámarkshraði, og breytur tengdar hindrun),
 - hegðun (raunhraði, stopp-tími, og hröðunargildi).
 - Verður stillt (calibration) út frá raungögnum frá Strætó.
 - Verður „staðfest“ (validated) miðað við raungögn.
 - Útgögn:
 - Hraðaprófill (raunhraði, hámarkshraði, hraði í samgöngulíkani, áætlaður hraði mv. nýjan hámarkshraða) -> Staðfesting á áreiðanleika samgöngulíkans eða gögn til að bæta það.
 - TX graf (tímasetning á stoppistöðvum, tímalengd ferðar)



Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið

Preliminary niðurstöður fyrir strætólínu 18

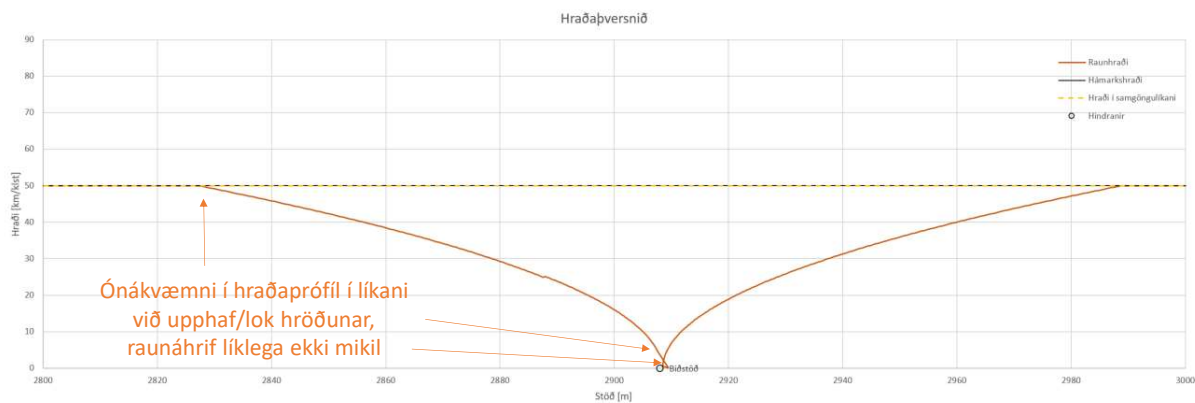
Byggt á líkani sem hvorki stillt né staðfest, miðað við núverandi hámarkshraða sem og sviðsmynd með hámarkshröðum í áætlun um breyttan hámarkshraða

(ekki til að draga ályktanir heldur til að ræða framhaldið)

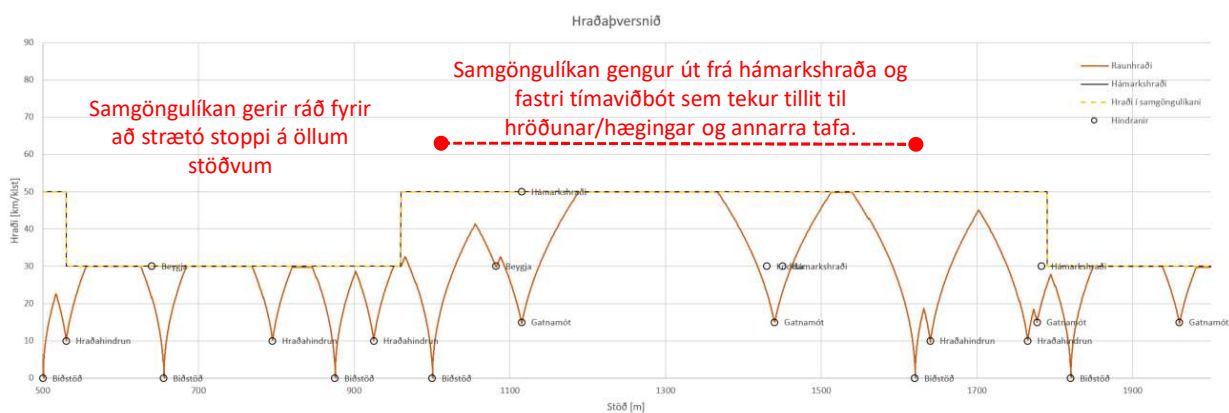


Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið

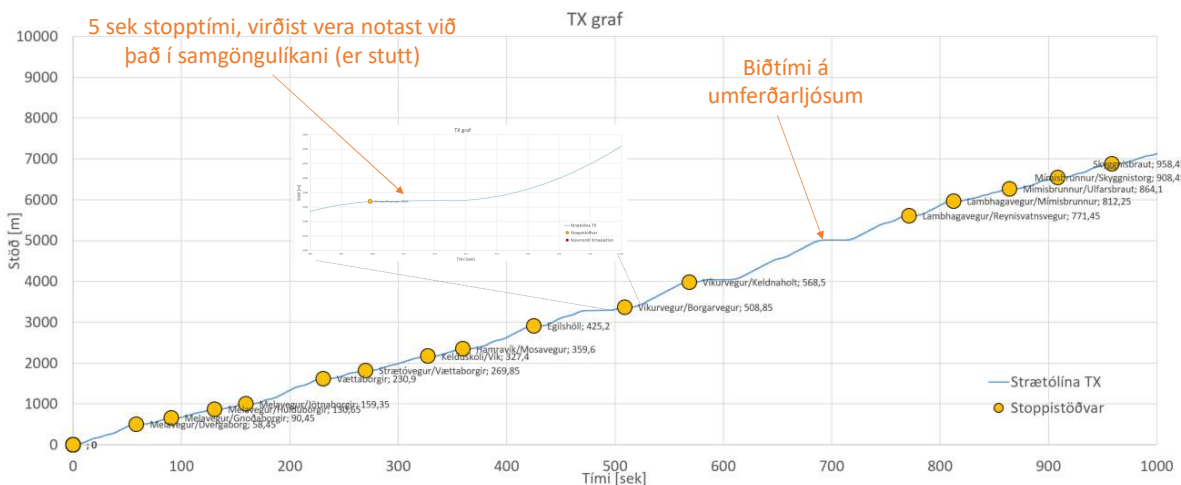
Hraðaprófill við stoppistöð



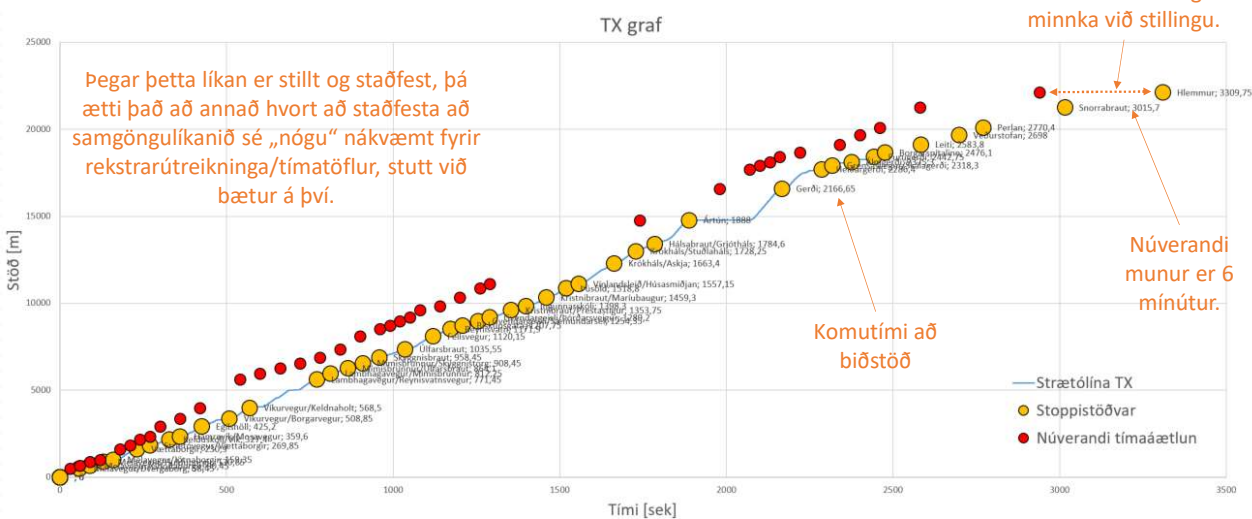
Dæmi um típískan hraðaprófil í úthverfi (Grafarvogur)



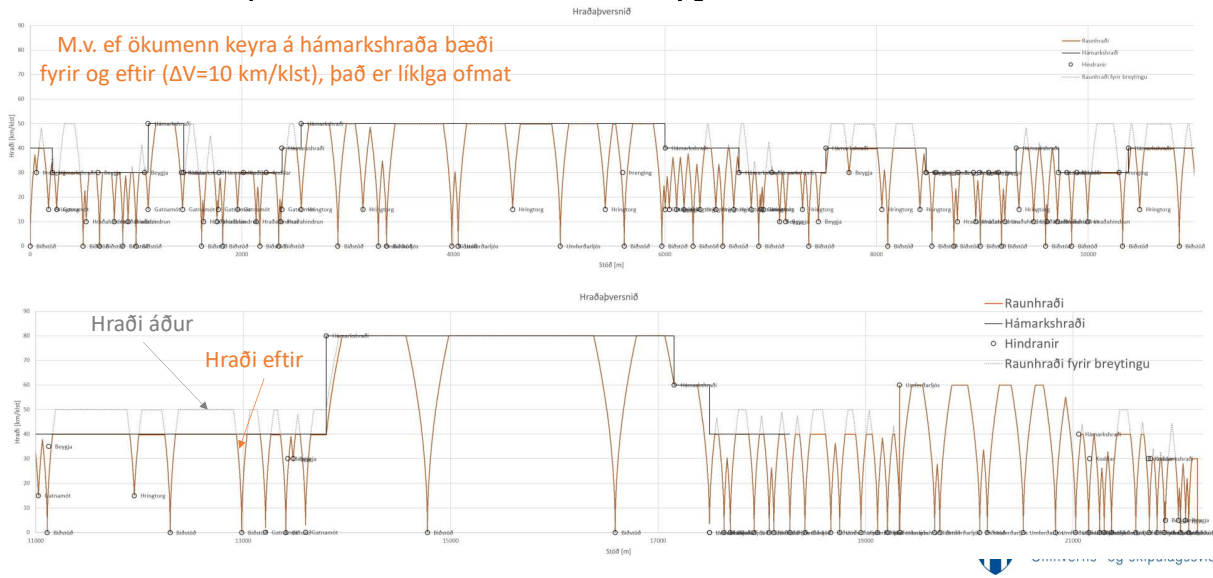
Tímaprófill (stöð 0 til 1000 sek)



Tímaprófill og samgöngulíkan




Hraðaprófíll miðað við nýjan hámarkshraða




Tímaprófíll miðað við núverandi og nýja hámarkshraða





The end



Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið



Strætó, líkan og hámarkshraðar

Vinnugögn, 2021-03-26
Höskuldur Kröyer

AFRIT AF GLÆRUM VERKEFNI Í VINNSLU

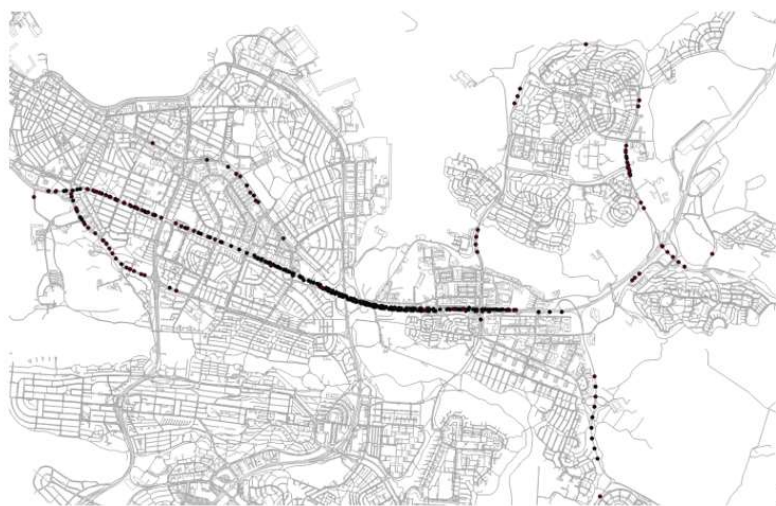


Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið

Í dag

- Hraðahegðun, raungögn
- Líkan, staða
 - Stilling og áreiðanleikaprófun
- Val á leiðum fyrir greiningar

Hraðapunktur leið 5 og 18 (utan háannatíma)

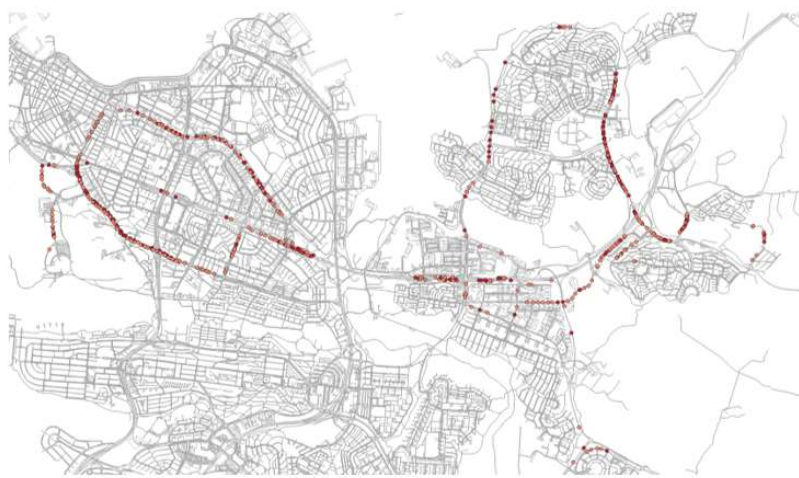


Mynd A.2: Skráðir punktar í raungögnum fyrir leið 5 og 18 þar sem hraði var hærri en 55 km/klst.



Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið

Hraðapunktur leið 5 og 18 (utan háannatíma)



Mynd A.3: Skráðir punktar í raungögnum fyrir leið 5 og 18 þar sem hraði var á bilinu 45 til 55 km/klst. Rauðir punktar voru á bilinu 50 til 55 km/klst og applesínugulir á bilinu 45 til 50 km/klst.



Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið

Hraðapunktur leið 5 og 18 (utan háannatíma)



Mynd A.4: Skráðir punktar í raugögnum fyrir leið 5 og 18 þar sem hraði var á bilinu 35 til 45 km/klst.



Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið

Hraðapunktur leið 5 og 18 (utan háannatíma)



Mynd A.5: Skráðir punktar í raugögnum fyrir leið 5 og 18 þar sem hraði var á bilinu 25 til 35 km/klst. Gulir punktar voru á bilinu 30 til 35 og grænir punktar á bilinu 25 til 30 km/klst.



Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið

Líkan - Staða

- „Búið“ að stilla miðað við línu 18
- Er að vinna í áreiðanleikaprófun út frá línu 5

Prófa	Stilling	Áreiðanleikaprófun
• Almennt hraðasnið	OK	OK
• Hraðasnið fyrir 5 / 10 raunferðir	OK	OK (ath)
• TX graf	OK	OK (ath)
• Hlutfall stoppa á rauðu ljósi	OK	Eftir
• Hlutfall stoppa á biðstöð	OK	Eftir
• Heildartími	OK	Eftir

Stilling, stopp á rauðu ljósi og biðstöðvum (lína 18)

	Rauðljósastopp venjuleg (n=27)	Rauðljósastopp, græn bylgja (n=80)	Stopp á biðstöð (n=166)
Raungögn (5 ferðir, lína 18)	44,4%	26,9%	35,5%
Líkan (10 ferðir, lína 18)	41,7%	23,1%	36,3%
Raungögn (10 ferðir, lína 5)	-	-	-
Líkan (20 ferðir, lína 5)	-	-	-

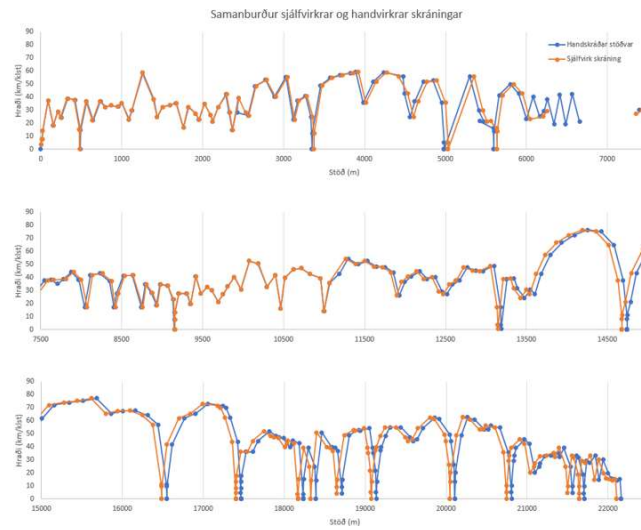
Lína 18

Táfla A.4: Samanburður á tímalengd raungagna og líkans.

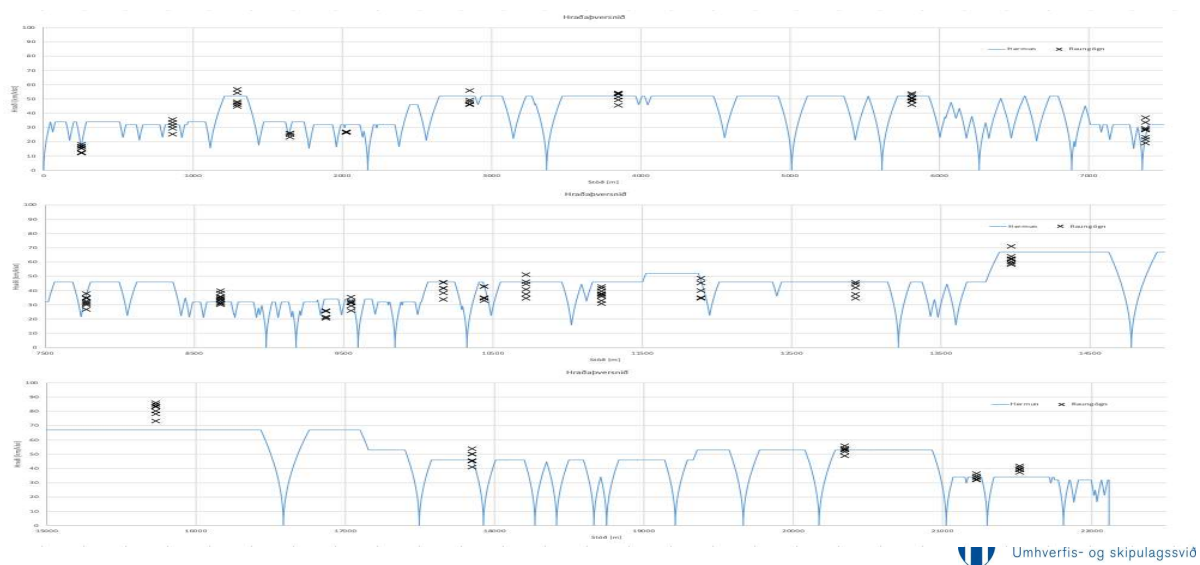
Ferð	Rauntími	Líkan	Munur
10	2 554 sek	2 408 sek	-146 (-5,7%) sek
16	1 151 sek	1 204 sek	+53 (+4,6%) sek
20	2 417 sek	2 371 sek	-46 (-1,9%) sek
21	2 582 sek	2 482 sek	-100 (-3,9%) sek
22	2 457 sek	2 461 sek	+4 (0,2%) sek

Meðalskekkja: -1,3%

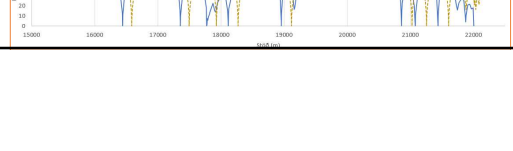
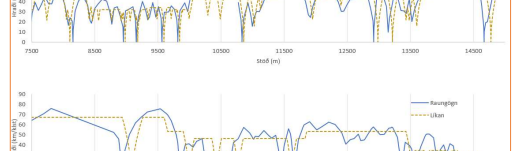
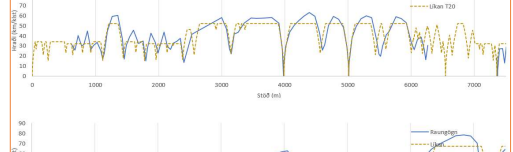
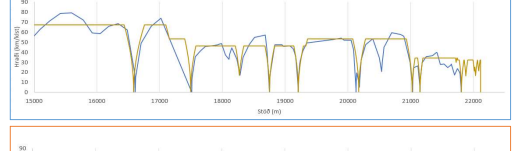
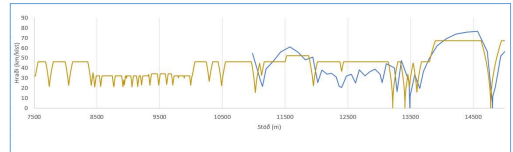
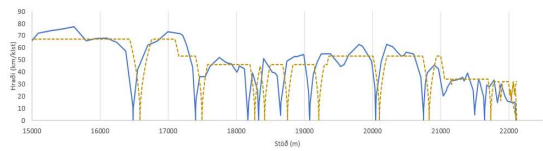
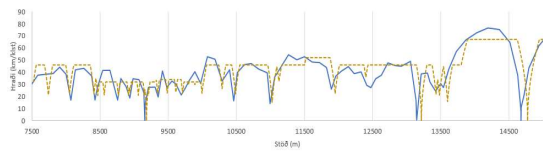
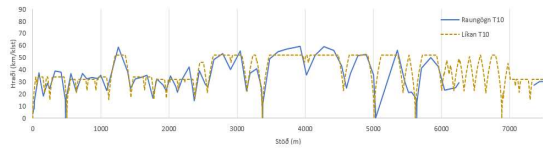
Nálgun í stöðvarnúmeringu



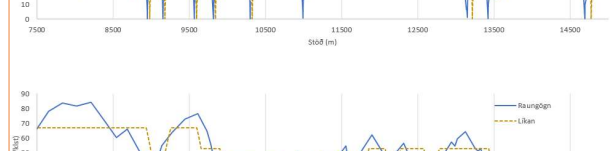
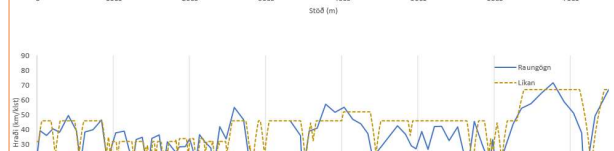
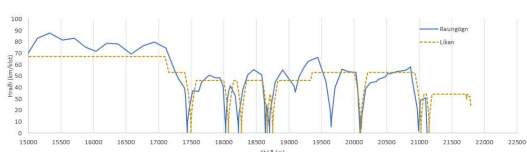
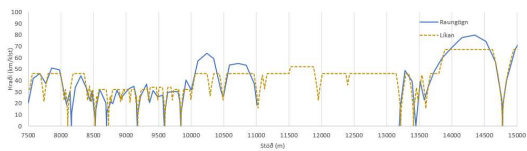
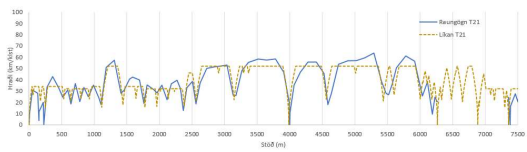
Stilling, lína 18



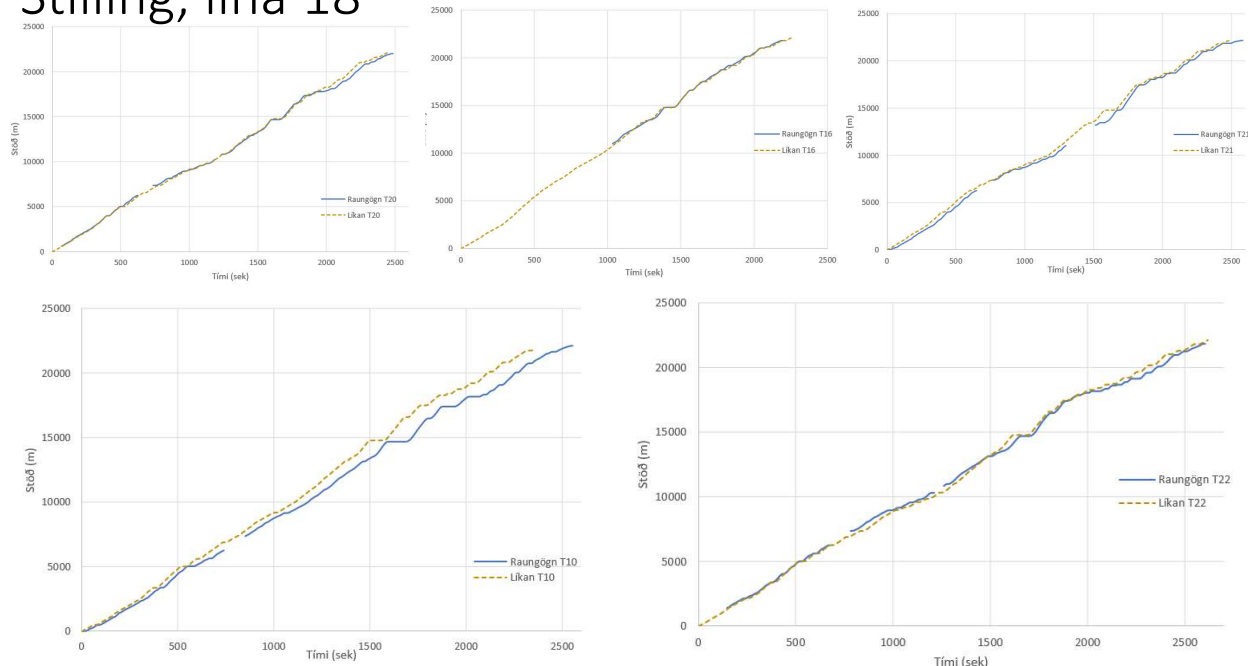
Stilling, lína 18



Stilling, lína 18



Stilling, lína 18



Líkan - Staða

- „Búið“ að stilla miðað við línu 18
- Er að vinna í áreiðanleikaprófun út frá línu 5

• Prófa

- Almennt hraðasnið
- Hraðasnið fyrir 5 / 10 raunferðir
- TX graf
- Hlutfall stoppa á rauðu ljósi
- Hlutfall stoppa á biðstöð
- Heildartími

Stilling

OK
OK
OK
OK
OK
OK

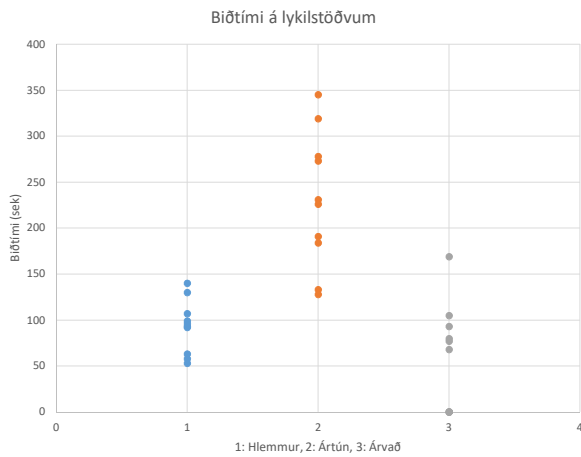
Áreiðanleikaprófun

OK
OK (ath)
OK (ath)
Eftir
Eftir
Eftir



Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið

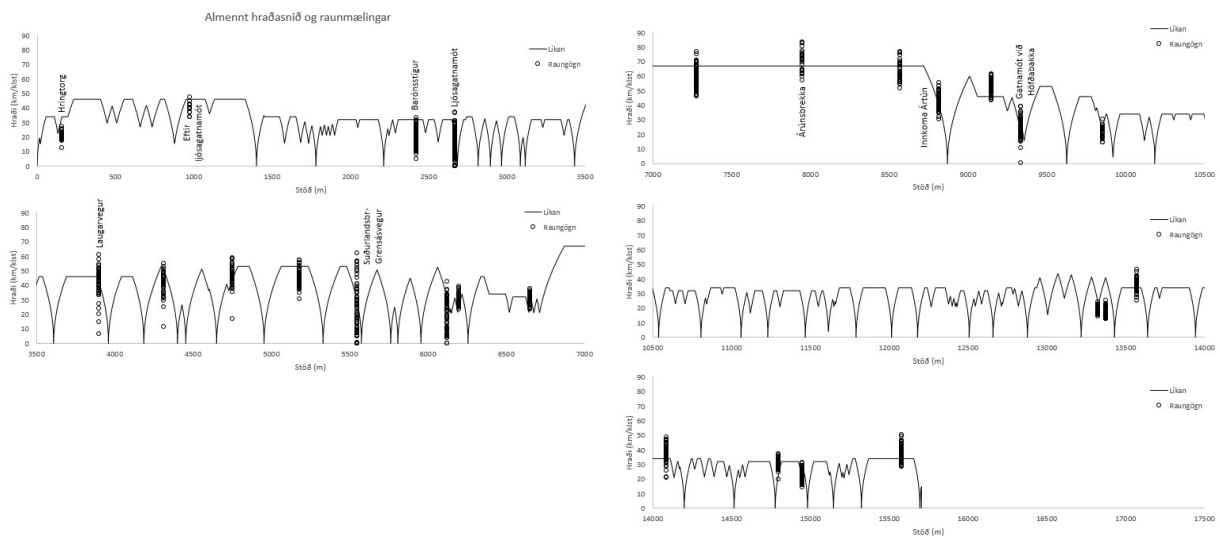
Áreiðanleikaprófun (leið 5)



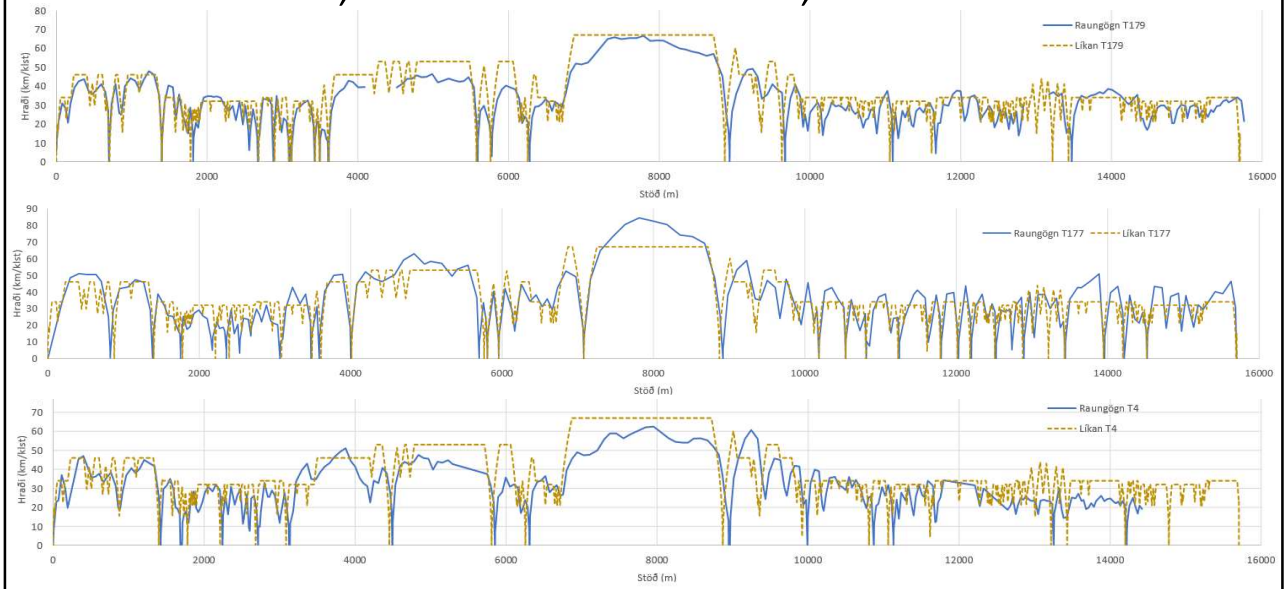
- Mjög mismunandi notkun á stöðvum til að balansera tímaáætlun (BSÍ, Hlemmur, Ártún, og Árvað).
- Til að ákveða áhrif hámarkshraða-breytinga þá mun þessi munur hugsanlega ekki skipta miklu máli (mun meta hvort skipti máli).
- Í áreiðanleikaprófun hermun stillt miðað við þennan biðtíma



Áreiðanleikaprófun – almennt hraðasnið

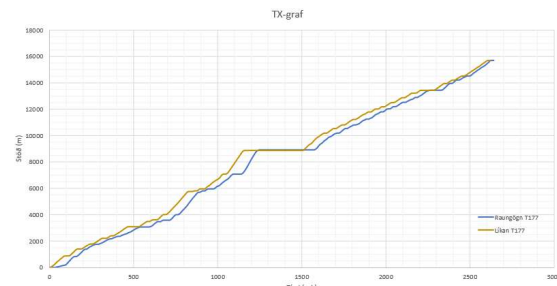
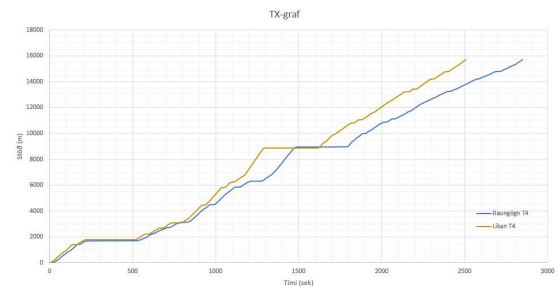
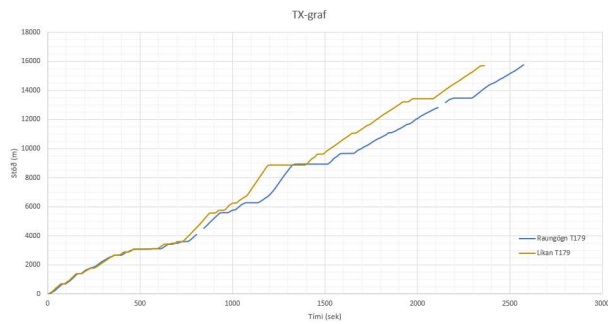


Hraðasnið, raunferðir vs. líkan, lína 5



TX gröf

- Líkan líklega of hratt á Suðurlandsbraut.



Leiðir fyrir greiningar

- Ath, skalinn er relatífur miðað við mjög gróft subjective mat af korti
 - „Mikil“ áhrif er ekki endilega umtalsverð áhrif, heldur mikil miðað við meðaláhrifin

Áhrif	Tillaga að völdum línunum
Engin, eða nánast engin (19, 21, 22, 23, 28, 35, & 36)	
Mjög lítil / lítil	1
Meðal/lítil	16
Meðal	11,18
Meðal/mikil	5
Mikil (incl. WCS)	17

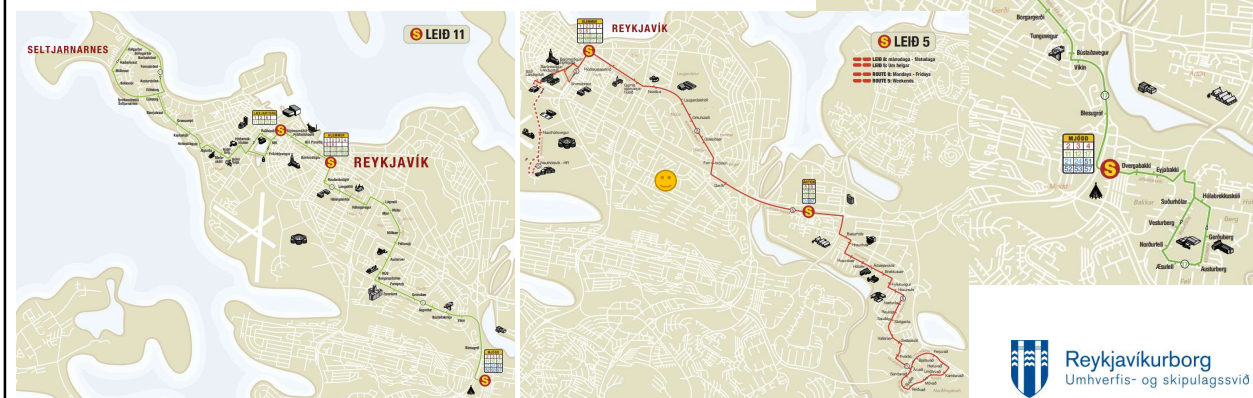
Leiðir fyrir greiningar



Áhrif	Tillaga að völdum línunum
Engin, eða nánast engin (19, 21, 22, 23, 28, 35, & 36)	
Mjög lítil / lítil	1
Meðal/lítil	16
Meðal	11,18
Meðal/mikil	5
Mikil (incl. WCS)	17

Leiðir fyrir greiningar

Áhrif	Tillaga að völdum línunum
Engin, eða nánast engin (19, 21, 22, 23, 28, 35, & 36)	
Mjög lítil / lítil	1
Meðal/lítil	16
Meðal	11,18
Meðal/mikil	5
Mikil (incl. WCS)	17



Áframhald

- Hugsanlega lagfæra stillingu
- Klára áreiðanleikaprófun
- Keyra 6 línur miðað við (preliminary):
 - Núverandi líkan (stopp á biðstöðvum og rauðu ljósi skv. hermun)
 - Allir fara að aka á hámarkshraða (ef meðalhraði núverandi hámarkshraða, þá fer hann í nýja hámarkshraðann, annars óbreyttur)
 - Meðalhraðabreyting um 3 km/klst á hverja 10 km/klst lækkun í hámarkshraða
- Væri til í að fá raungögn fyrir allt kerfið fyrir almenna vinnu með strætó.

