



Íbúaráð Vesturbæjar

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.

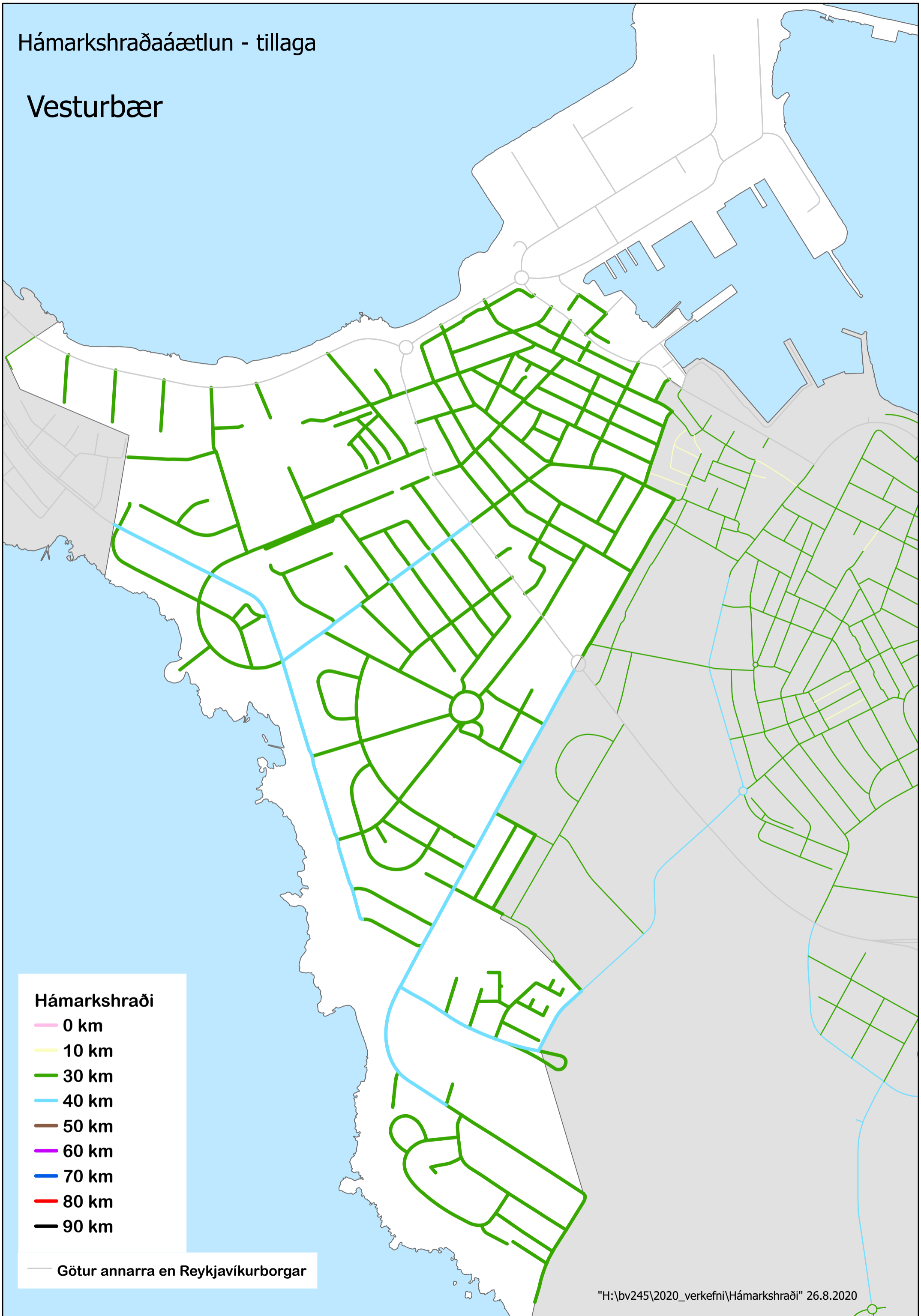
Fyrir hönd skrifstofu samgöngustjóra og borgarhönnunar

Guðbjörg Lilja Erlendsdóttir

Guðbjörg Lilja Erlendsdóttir
yfirverkfræðingur samgöngumála

Hámarkshraðaáætlun - tillaga

Vesturbær



Núverandi hámarkshraði

Vesturbær

