



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 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 áhersla á að lækkun hámarkshraða fylgi aðgerðir sem stuðla að því að ökumenn 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 almenningssamgöngur 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 frjálsu 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 tímapunktum 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 hættu 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 hættu 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 líklegra 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 tillögunni 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 þrennt 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 þrengi 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 umferðaröngpveiti 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 umferðaröngpveiti 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 ljósaðstýringar 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“ samanbúið 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 slembipættir 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 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 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 tímapunkti 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 tillögur að lækkuðum hámarkshraða vera of víðtækar. Umsagnaraðilar 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 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 hraðapreps 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 tillögur 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 hraðaprepi, að haft sé samráð við Samgöngustofu, Vegagerðina, FÍB, Samband sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, lögreglu og síðast en ekki síst við íbúa. Meta þurfi hvort nýtt hraðaprep leiði til lækkunar umferðarhraða samanborið við aðrar aðgerðir s.s. þrengingar, gönguljós, hraðavaraskilti, hraðamyndavélar og gangbrautir. Hingað til hafi hraðaprep verið samræmd 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 tómstundir, og eykur slyshættu, tafir, kostnað og mengun.

Varðandi innleiðingu nýs hraðapreps 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 Kringlumýrabrautar), Sæbraut, Bústaðavegi og Kringlumýrabraut. (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 göngupverun 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 göngupveranirnar 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 lökkun 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 lökkun hámarkshraða frá 50 niður í 40 km/klst. muni bæði draga úr fjölda og alvarleika slysanna. 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.