

UMFERÐARÖRYGGI Í VESTURBÆNUM

Rannsókn á því hvernig auka megi öryggi fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur

Skýrslan er unnin fyrir Reykjavíkurborg með styrk úr Forvarnarsjóði Reykjavíkur og með frjálsum framlögum skýrsluhöfunda og íbúasamtaka Vesturbæjar.

Höfundar:

BIRGIR ÞRÖSTUR JÓHANNSSON, ARKITEKT
GUNNAR HARALDSSON, HAGFRÆÐINGUR

Janúar 2016



Reykjavíkurborg

UM HÖFUNDA

Birgir Þröstur Jóhannsson er með MA í arkitektúr frá La Cambre í Brussel. Sérsvið náms var arkitektúr, hugmyndafræði, rannsóknir og borgarskipulag. Hann hefur gengt margvíslegum störfum bæði hér á landi og erlendis. Hann bjó og starfaði í Brussel í yfir 20 ár (til 2008) þar sem hann vann við fjölda bygginga og skipulagsverkefna. Hann stofnaði Alternance Architecture árið 1999 í Brussel og starfar nú hjá teiknistofunni Alternance slf í Reykjavík. Hann var í stjórn íbúasamtaka miðborgar Brussel og er nú formaður íbúasamtaka Vesturbæjar.

Gunnar Haraldsson er doktor í hagfræði frá Université de Toulouse í Frakklandi. Sérsvið hans er auðlinda- og umhverfishagfræði. Hann hefur gengt margvíslegum störfum bæði hér á landi og erlendis. Hann hefur m.a. starfað sem hagfræðingur hjá Þjóðhagsstofnun, sérfræðingur og forstöðumaður Hagfræðistofnunar Háskóla Íslands, og hagfræðingur hjá OECD í París. Hann stofnaði og starfar nú hjá ráðgjafarfyrirtækinu Intellecton ehf. Auk þessa er Gunnar Haraldsson í Vísinda- og tækniráði og formaður íslensku UNESCO nefndarinnar.

Íbúasamtök Vesturbæjar hafa verið starfrækt síðan 1977. Leitað var eftir virku samráði við íbúa við gerð þessarar skýrslu.

EFNISYFIRLIT - VERKLAG

1.	SKILGREINGING Á HVERFINU OG Á GÖTUM ÞESS.....	3
2.	FORSENDUR.....	4
	Upplýsingar úr Slysaskrá Umferðarstofu.....	5
3.	ÁBENDINGAR ÍBÚA VARÐANDI HÆTTULEG SVÆÐI.....	6
4.	SKILGREINING Á VANDANUM OG STAÐSETNING HELSTU VANDAMÁLA.....	8
	Svæðafundur með lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu.....	11
5.	AÐRAR HUGMYNDIR TIL ÚRBÓTA.....	11
	Skiltamerking.....	11
	Götulýsing :.....	12
	Almenningssamgöngur.....	13
6.	SKÝRSLUR, RANNSÓKNIR OG DÆMI UM ÚTFÆRSLUR.....	14
7.	SKOÐANAKANNANIR VARÐANDI UMFERÐARÖRYGGI OG ÓLÍKAR ÚTFÆRSLUR.....	19
8.	NIÐURSTÖÐUR.....	24
	Hinir ýmsu hlutar Vesturbæjar.....	24
	Í gamla Vesturbæ.....	24
	Utan Hringbrautar.....	25
9.	ALMENNAR TILLÖGUR AÐ ÚRBÓTUM OG ENDURSKIPULAGNINGU.....	26
10.	HEIMILDIR.....	30

1. SKILGREINGING Á HVERFINU OG Á GÖTUM ÞESS

Það er mikilvægt að vanda notkun orða og hugtaka í greiningu sem þessari. Þá er mikilvægt að hafa í huga hvernig ýmis fyrirbæri í borgarskipulaginu móta viðfangsefnið. Hér verður gerð grein fyrir nokkrum þeirra og hvernig þau snerta viðfangsefnið.

VESTURBÆR: Hér er notast við eldri skilgreiningar á hverfinu sem miðast við póstnúmerið 101 vestan Lækjar og alla byggð í póstnúmeri 107. Sögulega er Kvosin partur af Vesturbæ og er enn í dag í órjúfanlegu samhengi við hann. Sama gildir um vesturhluta hafnarinnar og Granda, sem hafa löngum talist til hafnar- og atvinnusvæðis Vesturbæjar og Vesturbæinga. Lítið verður fjallað um umferð í Skerjafirði og við flugvöllinn.

STOFNBRAUTIR: Hverfið er skorið af stofnbrautum sem mynda farartálma innan hverfisins. Mest fer fyrir Hringbraut sem skiptir hverfinu í tvennt. Einnig eru Ánanaust (Eiðisgrandi), Mýrargata og Geirsgata stofnbrautir í hverfinu. Lækjargata og Suðurgata eru ekki skilgreindar sem stofnbrautir í Aðalskipulagi en engu að síður skipta þau hverfum eða undirhverfum (e. urbain limit) og eru hannaðar með tvöfaldri akrein líkt og stofnbrautir. Í Aðalskipulagi Reykjavíkur (a-hluti, bls. 76) segir að Lækjargata eigi að breytast úr stofnbraut í tengibraut.

BORGARGÖTUR: Samkvæmt Aðalskipulagi eru borgargötur lykilgötur í viðkomandi hverfi. Þær eru hannaðar heildstætt og lítið til víðara hlutverks, t.d. sem hluta af almenningssvæði í borginni. Í Aðalskipulagi er gert ráð fyrir að Mýrargata-Geirsgata og Hringbraut verði hannaðar sem borgargötur. Þar er einnig í skipulagi að Ægisgötu, Túngötu, Suðurgötu, Nesvegi, Brynjólfsgötu, Lækjargötu, Hofsvallagötu og Fiskislóð verði breytt í borgargötur.

SAFNGÖTUR : Undirskipting í hverfinu er vegna helstu safngatna svo sem Ægisgötu, Túngötu, Hofsvallagötu, Nesvegs, Ægissíðu, Neshaga, Brynjólfsgötu, Þorragötu, Einarsness og Fiskislóðar. Frostaskól, Kaplaskjólsvæg, Hjarðarhaga, Hagamel, Fornhaga, Dunhaga, Birkimel, Vesturgötu, Framnesveg og Bræðraborgarstíg má eining telja til safngatna þó að þær séu í raun í dag umferðamiklar húsagötur. Í aðalskipulagi (a-hluti bls. 76) segir að Ægisgata, Hofsvallagata norðan Hringbrautar, Túngata og Suðurgata norðan Hringbrautar verði ekki lengur skilgreindar sem tengibrautir. Trúlega er þá átt við að þær verði í framhaldi skilgreindar sem borgargötur þó að í raun sé óljóst hver breytingin verður.

HÚSAGÖTUR: Húsagötur eru þær götur sem ekki teljast stofnbrautir, tengibrautir eða safngötur. Vistgötur og göngugötur eru ekki skilgreindar í aðalskipulagi sem húsagötur, en þær eru nánast óþekktar í Vesturbænum.

ÍBÚAGÖTUR: Ef íbúagötur eru skilgreindar sem þær götur sem fólk býr við þá falla flestar götur í hverfinu undir þá skilgreiningu, að undanskildum verslunargötum í Kvosinni og götum á Granda.

ATVINNUSVÆÐI: Tvö stór atvinnusvæði eru í Vesturbænum. Annars vegar Kvosin, með fjölbreyttri atvinnustarfsemi í verslun og þjónustu og hins vegar Reykjavíkurhöfn með Grandanum og Örfirisey þar sem sjávar tengd atvinnustarfsemi og verslun er umfangsmikil.

2. FORSENDUR

Umferðaröryggi er mikilvægt. Umferðarslys valda líkamlegu og sálrænu tjóni sem í sumum tilfellum er varanlegt. Þá hafa innlendar rannsóknir leitt í ljós að beinn kostnaður vegna umferðarslysa á árinu 2009 hafi numið kringum 10,5 milljörðum króna og óbeinn kostnaður hafi verið um 12,6 milljarðar á því sama ári (Hagræðistofnun, 2012). Þeim kostnaði hefur ekki verið skipt niður eftir búsetukjörnum eða hverfum.

Hægt er að draga verulega úr fjölda og alvarleika umferðarslysa með bættu skipulagi. Í skýrslu Alþjóðaheilbrigðismálastofnunarinnar (WHO, 2004) er bent á fjölmargar leiðir og má þar nefna (listinn er ekki tæmandi);

- Draga úr umferðarmagni
- Minnka líkur á alvarlegum slysum t.d. með því að draga úr hraða
- Hvetja til öruggari faramáta
- Bætt hönnun vega og annarra samgöngumannvirkja
- Auka sýnileika ökutækja
- Fræðsla og forvarnir

Upplýsingar úr *Slysakorti*

Á vef Samgöngustofu má finna svokallað *Slysakort*. Það veitir mikilvægar upplýsingar um fjölda og tegundir umferðarslysa eftir hverfum. Hér hafa verið teknar saman upplýsingar um slys í Vesturbænum, byggt á upplýsingum úr *Slysakortinu*. Sé sérstaklega litið til alvarlegra slysa í Vesturbænum á árunum 2005 til 2015 kemur ýmislegt í ljós:

- Varðandi þau slys sem orsakast af *árekstri tveggja ökutækja eða ökutækis og vegfaranda* sést að af 30 alvarlegum slysum á tímabilinu þá eru 25 slasaðra óvarðir vegfarendur og 3 slasað fólk í ökutæki. Þetta þýðir að í 83% slyssanna verði gangandi eða hjólandi vegfarendur fyrir tjóni.
- 6 af 41 *alvarlegum slysum sem tengjast bifhjólum* sem verður að teljast hátt hlutfall miðað við notkun og fjölda bifhjóla.
- Sé litið til *alvarlegra meiðsla án þess að það sé árekstur við annað ökutæki* dreifast þau á þannig á ólík ökutæki; 3 slys tengd falli af bifhjóli, 4 af falli af reiðhjóli og 3 tengd einni bifreið. Af þessu má ráða að mögulegt er að bæta mjög öryggi óvarðra einstaklinga, s.s. gangandi og hjólandi, í Vesturbænum.
- Einnig sést að langflest alvarlegu slysin á óvörðum eru á stofnbrautum eða 15 af 25. Efst á blaði er Hringbraut með 6 alvarleg slys og Lækjargata með 7 alvarlega slasaða óvarða vegfarendur. Það beinir sjónum að mikilvægi þess að bæta öryggi yfir stærri stofnbrautir. Eitt helsta viðfangsefni þessarar skýrslur er einmitt að skoða hvað sé til ráða og hvar. Í því sjónarmiði var sérstaklega skoðað hvar slys á óvörðum vegfarendum í Vesturbænum eiga sér aðallega stað og var þar byggt á upplýsingar úr *Slysakortinu*.

Þá má hafa í huga að þótt ekki séu skráð slys í götum eða á gatnamótum þýðir það ekki að öryggis sé nægilega gætt og ekki sé þörf á umbótum.

Upplýsingar úr Slysaskrá Umferðarstofu

DAGS	TÍMI	MEIÐSLI	STAÐSETNING	FLOKKUR	ÖKUTÆKI1	ÖKUTÆKI2			
12.8.2011	21:24:00	Banaslys	Geirsgata 9, við - Á eða við akbraut	Ekið á hlut á eða við akbraut	Fólksbifreið				1
21.5.2009	20:18:00	Banaslys	Hringbraut, Birkimelur, við	Hliðarákeyrsla	Fólksbifreið	Pungt bifhjól		1	
5.11.2014	14:30:00	Alvarleg slys	Lækjargata - móts við nr. 10	Annað	Reiðhjól	Fólksbifreið	1		
29.9.2014	19:17:00	Alvarleg slys	Kvisthagi, Hjarðarhagi, við	Ekið á óvarinn vegfaranda	Reiðhjól	Fólksbifreið	1		
22.8.2014	15:23:00	Alvarleg slys	Hringbraut, JL-húsið, við - Á eða við akbraut	Ekið á óvarinn vegfaranda	Fólksbifreið		1		
11.8.2014	00:36:00	Alvarleg slys	Bankastræti, Lækjargata	Ekið á hlut á eða við akbraut	Reiðhjól				1
8.5.2014	12:10:00	Alvarleg slys	Geirsgata/Tryggvagata	Ekið á óvarinn vegfaranda	Sendibifreið		1		
8.2.2014	23:00:00	Alvarleg slys	Hafnarstræti	Ekið á óvarinn vegfaranda	Fólksbifreið		1		
18.9.2013	17:47:00	Alvarleg slys	Ægissíða á móts við nr. 84	Ekið á óvarinn vegfaranda	Reiðhjól				1
10.9.2013	12:20:00	Alvarleg slys	Reynimel sunnan Hofsvallagötu	Ekið á óvarinn vegfaranda	Fólksbifreið	Reiðhjól	1		
16.8.2013	16:50:00	Alvarleg slys	Hringbraut, Framnesvegur	Ekið á óvarinn vegfaranda	Reiðhjól	Fólksbifreið	1		
7.8.2013	14:00:00	Alvarleg slys	Gangbraut - móts við Grund	Ekið á óvarinn vegfaranda	Reiðhjól		1		
12.6.2013	13:29:00	Alvarleg slys	Suðurgata - norðan við Sturlugötu	Ekið á óvarinn vegfaranda	Fólksbifreið		1		
3.12.2012	16:26:00	Alvarleg slys	Hrannarstigur - móts við nr. 3	Annað	Fólksbifreið	Fólksbifreið	1		
25.11.2012	01:47:00	Alvarleg slys	Bankastræti, Lækjargata - Á eða við akbraut	Ekið á óvarinn vegfaranda	Fólksbifreið		1		
1.9.2012	00:00:00	Alvarleg slys	Hjólreiðastigur við Ægisíður	Ekið á óvarinn vegfaranda	Reiðhjól				1
26.8.2012	01:17:00	Alvarleg slys	Geirsgata	Ekið á óvarinn vegfaranda	Reiðhjól				1
19.1.2012	22:15:00	Alvarleg slys	Hringbraut, Bjarkargata	Ekið á hlut á eða við akbraut	Fólksbifreið				1
2.10.2011	03:33:00	Alvarleg slys	Lækjargata/Skólalabú	Ekið á óvarinn vegfaranda	Fólksbifreið		1		
1.5.2011	02:00:00	Alvarleg slys	Hafnarstræti/Naustin	Ekið á óvarinn vegfaranda	Fólksbifreið		1		
2.11.2010	16:17:00	Alvarleg slys	Ægissgata/Öldugata,	Fall af bifhjóli	Pungt bifhjól			1	
18.10.2010	17:30:00	Alvarleg slys	Á bílastæði fyrir Kaplaskjól 61-65 og Einimel	Ekið á óvarinn vegfaranda	Fólksbifreið		1		
17.10.2010	03:00:00	Alvarleg slys	Bankastræti, Lækjargata Á gangbraut - Gangbraut	Ekið á óvarinn vegfaranda	Fólksbifreið		1		
4.10.2010	20:01:00	Alvarleg slys	Mýrargata, Seljavegur - Á/við gatnamót	Hliðarákeyrsla	Fólksbifreið	Pungt bifhjól		1	
24.9.2010	14:15:00	Alvarleg slys	Brynjólfsgata, Háskólabíó, við Arngrímögötu	Ekið á óvarinn vegfaranda	Reiðhjól	Fólksbifreið	1		
3.4.2010	06:05:00	Alvarleg slys	Ingólfstorg/Veltusund, - Á eða við akbraut	Ekið á óvarinn vegfaranda	Fólksbifreið		1		
19.3.2010	13:35:00	Alvarleg slys	Tryggvagata,	Ekið á óvarinn vegfaranda	Fólksbifreið		1		
10.12.2009	22:37:00	Alvarleg slys	Hringbraut/Birkimelur	Ekið á óvarinn vegfaranda	Fólksbifreið		1		
4.9.2009	15:24:00	Alvarleg slys	Þorragata vestan við Njarðargötu	Annað	Fólksbifreið				1
19.5.2009	00:03:00	Alvarleg slys	Hringbraut, Þjóðminjasafn, gengt	Fall af bifhjóli	Pungt bifhjól			1	
26.4.2009	07:20:00	Alvarleg slys	Austurstræti	Ekið á óvarinn vegfaranda	Fólksbifreið		1		
20.2.2009	14:40:00	Alvarleg slys	Hringbraut, Þjóðminjasafnið, við	Ekið á óvarinn vegfaranda	Fólksbifreið		1		
24.1.2009	03:38:00	Alvarleg slys	Laugavegur, V/ Tiger búðina	Ekið á óvarinn vegfaranda	Fólksbifreið		1		
23.11.2008	03:39:00	Alvarleg slys	Hverfisgata/Ingólfsstr. - Á/við gatnamót	Ekið á óvarinn vegfaranda	Fólksbifreið		1		
14.11.2008	08:15:00	Alvarleg slys	Lækjargata, lðnó, við	Ekið á óvarinn vegfaranda	Fólksbifreið		1		
1.11.2008	06:18:00	Alvarleg slys	Gatnamót/Lækjargata/Bankast, - Á/við gatnamót	Ekið á óvarinn vegfaranda	Fólksbifreið		1		
13.5.2008	11:54:00	Alvarleg slys	Gatnamót Suðurgötu og Skothúsvegur	Ekið á óvarinn vegfaranda	Ökutæki ekki í Ekju	Fólksbifreið	1		
30.4.2008	11:55:00	Alvarleg slys	Eiðsgrandi, JL-húsið, við	Fall af bifhjóli	Pungt bifhjól			1	
11.3.2008	15:15:00	Alvarleg slys	Gatnamót/Hringbraut, Bræðraborgarstigur, við	Ekið á óvarinn vegfaranda	Fólksbifreið		1		
19.11.2007	16:06:00	Alvarleg slys	Gatnamót/Geirsgata, Lækjargata, - í/við gatnamót	Aftanákeyrsla	Fólksbifreið	Fólksbifreið	1		
8.11.2007	14:20:00	Alvarleg slys	Gatnamót Hjarðarhaga og Suðurgötu	Hliðarákeyrsla	Fólksbifreið	Létt bifhjól		1	
22.6.2007	02:12:00	Alvarleg slys	Geirsgata, móts við hús nr. 1	Útafakstur og bílveltur	Fólksbifreið	Fólksbifreið	1		
11.5.2007	08:58:00	Alvarleg slys	Lækjargata, á gangbraut við Frikirkjuveg	Ekið á óvarinn vegfaranda	Ökutæki ekki í Ekju	Fólksbifreið	1		
43 alvarleg slys									
Ekið á óvarinn vegfaranda				slasaðir vegfarendur	gangandi eða reiðhjól		27		
Árekstrar tveggja bíla				með slasaðan farþega eða ökumann.				3	
Slys tengt bifhjólum				slys á bifhjólamönnum				6	
Annað tengt einu reiðhjóli				slasaður hjólreiðamaður					4
Annað tengt einum bíl				með slasaðan farþega eða ökumann.					3

3. ÁBENDINGAR ÍBÚA VARÐANDI HÆTTULEG SVÆÐI

Íbúum Vesturbæjarins var boðið að koma með ábendingar varðandi hættuleg svæði í hverfinu gegnum Facebook-síðu Íbúasamtaka Vesturbæjar. Voru íbúar hvattir til að koma ábendingum sínum á framfæri. Þrátt fyrir að ekki sé um að ræða vísindalega hannaða skoðanakönnun er engu að síður um að ræða tilraun til að fá upplýsingar frá því fólki sem býr í hverfinu og þekkir best til eigin umhverfis og aðstæðna. Þá skal áreittað að margar neðangreindra athugasemda komu oft fram hjá ólíkum aðilum.

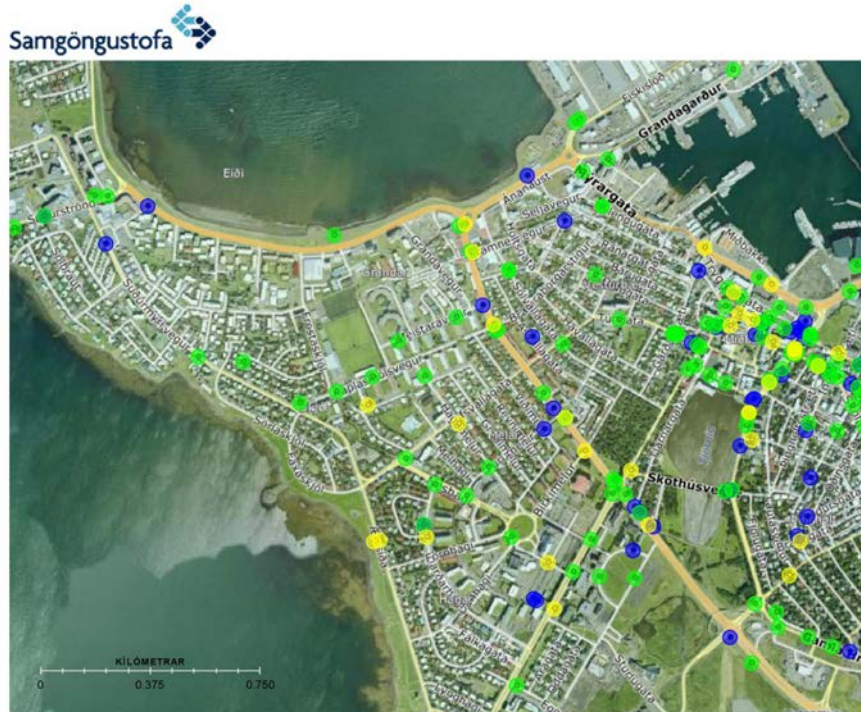
Meðfylgjandi er listi yfir helstu ábendingar og athugasemdir íbúa samkvæmt þessari óformlegu könnun:

- Hætta á Geirsgötu. Vantar gönguljós/gangbraut á hornið á Mýrargötu og Seljavegi. (30 manns "líkaði" við þessa ábendingu).
- Of mikill hraði umferðar á Vesturgötu.
- Vilji til að opnað sé aftur fyrir vinstri beygju af Meistaravöllum inn á Hringbraut.
- Að gatnamót Ægisgötu og Vesturgötu séu gerð öruggari en nú er, t.d. með umferðarljósum. Minnka hraða. Sumir vilja jafnvel sjá hana sem vistgötu.
- Loka Framnesvegi frá Hringbraut og útbúa torg.
- Bæta öryggi á Hofvallagötu vestan Hringbrautar.
- Bæta við gangbrautum á horni Hagamels og Kaplaskjólsvogs.
- Leysa vanda sem stafar af því að bílar frá bílastæði Landakotspítala keyra iðulega á móti einstefnu upp Hrannarstíg inn á Túngötu.
- Athugasemdir við hraðakstur, sérstaklega á Suðurgötu við Hjarðarhaga, Fálkagötu, Grímshaga og Lynghaga.
- Vantar hraðahindranir á Melhaga. Hætta við róluvöll milli Melhaga og Neshaga.
- Mikil hætta á Framnesvegi og of hraður akstur. 15 íbúar tóku vel í þá tillögu að gera Framnesveg að einstefnu og fjölga bílastæðum.
- Of mikill hraði í Fálkagötu.
- Vantar ráðstafanir á Gatnamótum Mýrargötu og Ægisgötu því þau þykja hættuleg og árekstrar tíðir.
- Hættuleg gatnamót á Framnesvegi við Öldugötu auk þess sem hraði er of mikill.
- Ægissíðan er óörugg yfirferðar.
- Hringbraut hættuleg við Framnesveg. Bæta gatnamót með hraðahindrun á Hringbraut.
- Vantar framhald á hjólastíg sem er á Ægissíðu. Hjólin halda áfram í átt að nesinu á ofsahraða.
- Vilji til að hafa hjólstíg á Eiðisgranda.
- Stækka hraðahindranir í Garðastræti.
- Túristarútur aka of hratt í Garðastræti.
- Gatnamót Framnesvegur og Lágholtsvegur stórhættuleg.
- Gönguljós ekki að virka sem skyldi varðandi beygju af Starhaganum því ökumenn fara iðulega yfir gangbrautarljósin þótt þau séu rauð.
- Margir nefna gatnamót Framnesvegur og Vesturgötu sem hættuleg.
- Breyta Framnesvegi milli Hringbrautar og Grandavegs í einstefnu.
- Gott að fá fleiri gangbrautir en það vantar oft gangbrautarskilti.
- Gatnamót Bræðraborgarstígs og Öldugötu eru hættuleg með skilti staðsett á miðjum gatnamótum.
- Hættulegt skilti fyrir hjólandi er á Hringbraut á móts við Björnsbakarí.
- Vilji til að fá göngubrú yfir Hringbraut við Framnesveg.
- Of mikill hraði á Mýrargötu og þá sérstaklega stórra bíla.
- Hringbraut er stórhættuleg og mikill farartálmi.
- Mikil umferð með mengun og hávaða á Hringbraut móts við Þjóðminjasafn.
- Áhyggjur af ástandinu á Hringbraut sem eigi eftir að versna enn frekar.
- Umferðarhraði á Lynghaga stórhættulegur.

- Það á ekki að vera 30 km/klst hámarkshraði alls staðar í 101 og 107.
- Of mikil hraði á Hjarðarhaga og á Neshaga.
- Að lækka hámarkshraða á Ægissíðu niður í 30 km/klst
- Áhyggjur af aukinni umferð um Grandaveg.
- Keyrt yfir hámarkshraða á Holtsgötu og óþarfa hættuleg gegnumumferð.
- Utanaðkomandi leita sér bílastæða í kringum Ægisgötu án þess að eiga þangað erindi (eru á leið í miðbæinn).
- Vantar hraðahindranir á Hofsvallagötu og þá sérstaklega nálægt Landakotsskóla.
- Hættulegt malarsvæði á horni Túngötu og Hofsvallagötu við Landakot.
- Banna rútuumferð í íbúagötum.
- Ægisgatan er hættuleg með tveggja hæða strætó og stoppustöð.
- Hætta og umferðaróreiða fyrir framan Melabúðina.
- Áhyggjur að hjólreiðamönnum á gangstéttum. Vill hjólreiðarmenn frekar á götur þar sem hámarkshraði er 30 km/klst.
- Það vantar að ryðja snjó af gengstéttum á veturna og setja þær í forgang. Það skapar mikil óþægindi og hættu fyrir gangandi að ryðja snjó af götum upp á gangstéttar eins og gert er í gamla Vesturbænum.

4. SKILGREINING Á VANDANUM OG STAÐSETNING HELSTU VANDAMÁLA

Margoft hefur komið fram í umræðinni áhyggjur af aðal stofnbrautum sem íbúarnir þurfa að komast yfir. Þar efst á baugi eru Hringbraut, Ánanaust, Mýrargata og Geirsgata. Er kvartað yfir að þær séu stórhættulegar eins og slysaskýrslur sýna og að þar vanti almennilegar gangbrautir og merkingar. Mikil óánægja er með Hringbraut þó að hún sé sú gata sem er með flest gönguljós. Þar sýnir slysakort á annan tug slasaðra gangandi vegfaranda sem keyrt var á síðan 2005. Gatnamót við Framnesveg og við Bræðraborgarstíg virðast sérstaklega hættuleg. Þau síðarnefndu voru með 3 slasaða milli 2005 og 2014 og af þeim var einn gangandi og tveir á hjóli. Þessi gatnamót valda íbúum áhyggjum og eru þau hrædd við að hleypa börnum einum yfir Hringbrautina. Þessi staða um hættuna við að fara yfir Hringbraut má setja í samband við skólahverfismörkin. Vesturbæjarskóli er með sín mörk við Hringbraut sem hann stendur við en í hina áttina ná þau niður að Lækjargötu.



© Loftmyndir ehf. Allur réttur áskilinn.
Slys á óvörðum vegfarendum 2005-2014

Engin gönguljós né gangbrautir eru yfir Geirsgötu og Ánanaust og ljóst að margir veigra sér við að fara yfir þær götur. Fólk sem tók hafur á segist frekar fara á bíl í stað gangandi yfir þessar götur vegna hættunnar. Það er mikil nauðsyn fyrir íbúa að þeir og börn þeirra komist nokkuð hættulaust yfir þessar stofnbrautir. Íbúar þurfa iðulega að komast í skóla, íþróttaaðstöðu, verslanir og þjónustu sitt og hvað hinum megin við þessar stofnbrautir. Brýnt er að laga þetta sem fyrst því mannlíf eru í hættu og hræðsla við þessar götur heftar eðlilegar góðar samgöngur.



Mýrargata: Bílar stoppa ekki fyrir gangandi. Ljósmynd: Birgir Jóhannsson.



Ánanaust: Gata hættuleg yfirferðar og bílar gjarnir á að stoppa ekki fyrir gangandi. Ljósmynd: Birgir Jóhannsson.

Slysaskýrslur sýna líka að hringtorg eru hættuleg hjólandi og gangandi. Þau eru farartálmar fyrir þessa hópa sem reyna að fara yfir götur sem lengst frá hringtorgum ef þeir geta. Fjögur hringtorg eru í Vesturbænum. Alvarleg slys á gangandi hafa verið síðan 2005 á báðum hringtorgum Hringbrautar (við Suðurgötu og JL hús).



Hringtorg við Ánanaust/Mýrargötu: Gata hættuleg yfirferðar og erfitt að fá bíla til að stoppa fyrir gangandi. Ljósmynd: Birgir Jóhannsson.

Íbúar virðist almennt kvarta mikið yfir óryggi gangandi og hjólandi á öllum götum. Það talar mikið um of hraðan akstur og gegnumakstur. Þær götur sem virðast skapa mestu óryggistilfinninguna, fyrir utan fyrrnefndar stofnbrautir, eru Framnesvegur, Ægisgata, Bræðraborgarstígur, Vesturgata, Hofsvallagata, Túngata, Nesvegur, Ægissíða, Kaplaskjólsvegur og Grandavegur. Allar þessar götur eru tvístefnugötur og virka sem safngötur eða tengibrautir.

Nokkrir nefna líka að hjólað sé hættulega hratt á gangstéttum. Gangstéttir eru hlutfallslega mjóar miðað við akbrautir í sögulega Vesturbæ. Sums staðar þurfa barnavagnar rúmast barnavagnar ekki á gangstétt og reiðhjól geta ekki mæst. Engir hjólastígar fara í gengum gamla Vesturbæ. Almenn lausn þar sem reiðhjól gætu verið óhult á götunni er þörf lausn fyrir fullorðna hjólréiðamenn.



Gatnamót Framnesvegur/Vesturgata: Bílar og akvegir yfirtaka umhverfið. Bræðraborgarstígur: Gangstétt 70cm breið

Í húsgötum eru vandamálin ólík eftir götum. Nýrri göturnar er rýmri og með breiðri gagnstéttar. Eldri götum hefur lítið sem ekkert verið breitt síðustu áratugi en notkun þeirra og hverfisins hefur þróast mikið. Engin þörf er lengur fyrir að stórir bílar keyri í gegnum þessar sögulegu húsgötur. Í þessum eldri götum er vandamálið iðulega of þröngar gangstéttir og lítil leiksvæði. Hjólandi og börn að leik neyðast til þess að fara út á götu í leit að meira rými. Spurning er hvort að þessi hópur eigi ekki að ganga fyrir í dag og hvort að miða eigi útfærslu umhverfisins frekar eftir þeirra þörfum.

Í götum Vesturbæjar utan Hringbrautar vantar oft gangbrautir og frágang fyrir virka samgöngumáta á gatnamótum. Á löngum breiðum götum er þó nokkuð um hraðakstur og vantar sérlausnir við KR-heimilið og við grunnskólana.

Í gamla Vesturbæ koma líka fram áhyggjur af stóru ferðabjónustubílum og af olíubílum á Geirs- og Mýrargötu. Athuga þyrfti hvort ekki ætti að banna akstur rútubifreiða í húsgötum innan Hringbrautar, fyrir utan þjónustu við skóla. Fyrir íbúa þyrfti að gera breytingar og setja takmörkun á olíubíla þannig að þeir keyri síður Mýrargötuna. Skoðanakönnun meðal fyrirtækja við höfnina sem gerð fyrir Faxafloahafnir var 2013 sýndi að forsvarsmönnum ákveðna fyrirtækja er meinilla við olíubíla, telja þá hættulega og töldu ráðlegra að vísa þeim annað. (Bergþóra Bergsdóttir, 2013).

Íbúasamtök Vesturbæjar hafa beðið borgaryfirvöld um að skoða möguleika á því að setja olíurör frá Örfirisey út í Sundhöfn, þannig að það sé hægt að fylla á olíubíla þar og losna við alla gegnumkeyrslu þeirra í gegnum miðborgina. Leggja þau áherslu á að slík aðgerð væri bæði umhverfisvæn vegna minni keyrslu og minni mengunar auk þess hún auki umferðaröryggi og losi íbúa við þau óþægindi sem þeir verða fyrir vegna olíuflutninga.



Mýrargata 29 september 2015: 3 olíutrukkar á ferð. Ljósmynd: Birgir Jóhannsson.

Svæðafundur með lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu og lykilmálki í Vesturbænum var haldinn þann 25. nóvember 2015. Þar talaði lögreglan um að miðað við slysatölur væru hættulegustu göturnar í Vesturbænum stofnbrautirnar þar sem umferð er mest og að hættan væri langmest fyrir hjólandi og gangandi.

Nefndu þeir þá sérstaklega Hringbrautina, Ánanaust, Mýrargötu, Geirsgötu, Kaplaskjólsvæg, Hofsvallagötu og Lækjargötu.

Þá nefndu þeir að það þyrfti að gera ráðstafanir fyrir gangandi og hjólandi á þessum götum og sums staðar í hverfinu væri hraði of mikill. Nefnt var sem dæmi að meðalhraði bíla mælist yfir hámarkshraða á Meistaravöllum sem nemur 43% og 36% á Kaplaskjólsvæg.

Bentu þeir einnig á að hraði á Ægisíðu hefði lækkað og slysum þar fækkað eftir að götunni hafi verið breytt með þrengingum. Þeir tóku jákvætt í allar skipulagsumbætur en sögðu að lögreglan kæmi ekki með tillögur að skipulagsmálum.

5. AÐRAR HUGMYNDIR TIL ÚRBÓTA

Skiltamerking þarf að vera vel hugsuð til að ná tilsettum árangri. Mikið er kvartað yfir og erfitt er að skilja hvers vegna algengt er í Vesturbænum að það séu merktar gangbrautir í húsagötum en svo séu fáar eða engar merktar gangbrautir á stofnbrautum og safngötum (sb Ánanaust, Mýrargötu, Eiðsgranda og Ægisgötu). Mikill fjöldi skilta er í götum Vesturbæjar og með því að fækka þeim á skinsamlegan hátt og staðsetja þau betur eykst athygli ökumanns varðandi öðru í umhverfinu. Þar sem hraðinn er minni er eðlilegra að skiltin séu minni eins og tíðkast í erlendum borgum.

Spurning er hvort skilti sem tákna 30 km/klst svæði á Íslandi sé ekki of líkt venjulegu hámarkshraðaskilti. Sumt fólk áttar sig ekki á að það er komið inn á afmarkað svæði og skapar það óþarfa hættu. Því til marks er að við innkeyrslu í slíkar götur hefur á mörgum stöðum verið sett þrjú 30km/klst skilti eins og að fjöldi skilta kenni ökumönnum meira um svæðið.



Séð inn Grenimel frá Hofsvallagötu. Ljósmynd: Birgir Jóhannsson.

Í Þýskalandi, Frakklandi og víðar er notað eitt aðeins stærra skilti sem segir aðeins meira.



Vistgötuskilti á Íslandi eru þau sömu og í flestum löndum Vestur-Evrópu og er það mjög skýrt. Það er þó ekki skráð á þau skilti hér á landi að aðeins er 15 km/klst hámarkshraði í vistgötum.



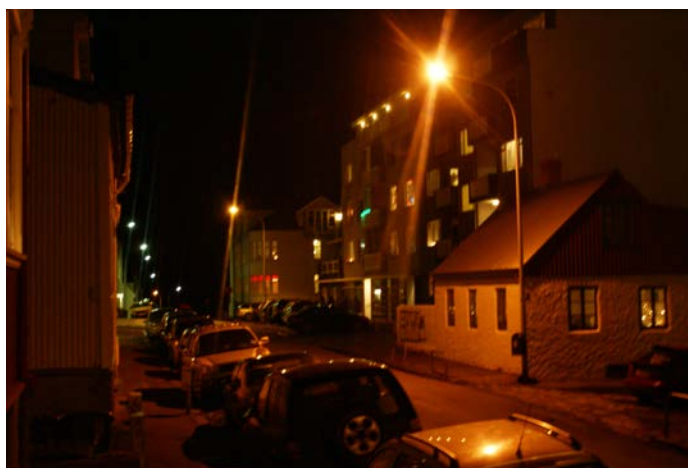
Erlendis eru líka til 20 km/klst hámarkshraða svæði og vistgötur með 20 km/hámarkshraða. Væri áhugavert ef að athugað væri hvort að slíkur millivegur gæti ekki hentað okkur vel í Vesturbænum og jafnvel víðar hér á landi. Í skýrslu dr Haralds Sigbórsson og Jónasar Guðmundssonar um samræmingu hámarkshraða innan þéttbýlis er eftirfarandi tekið fram: "Tilgangslítið er að nota skiltaðan hraða sem endar á tölunni 5. Nóg er að nota tölur sem endar á 0. Annað getur skapað óþarfa rugling. Margbreytilegur hámarkshraði getur ruglað ökumenn og aðra vegfarendur. Þá vill oft bregða við að ákvarðanir um hámarkshraða séu óeðlilegar miðað við útfærslu gatna, hann t.d. ákveðinn of lágur fyrir breiða greiðfæra götu eða of hár fyrir götu með marga óvarða vegfarendur eða þar sem t.d. innkeyrslur eru margar." (Haraldur Sigbórsson og Jónas Guðmundsson, 2006, bls 25-26)



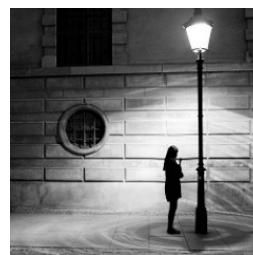
Síðan hafa verið samsett erlendis skilti sem sýna og vara við að svæði sé vistgötusvæði með 20 km/hámarksraða, varúð til hægri á öllum gatnamótum og almenna tvístefnu fyrir reiðhjól.



Götulýsing : Ekki virðist alltaf gerður greinarmunur á því hvort að götulýsingin sé fyrir hraðbraut, þjóðveg, stofnbraut, húsagötu, gangstéttir eða gangbrautir. Öryggisins vegna er eðlilegt að gera greinarmun á þessu og lýsa sérstaklega og með ólíkum hætti gangbrautir og göngusvæði. Þannig er gangandi bent á hvar best er að fara yfir göturnar og akandi gera sér grein fyrir að von er á að gengið sé yfir götuna. Slík lýsing er til staðar á flestum merktum gangbrautum inni í hverfinu. Lýsing inn í húsagötum og safngötum ætti að vera í samræmi við umhverfið þannig að lýsingin virki sem best fyrir gangandi og að hún hjálpi akandi að geri sér strax grein fyrir að þeir séu í götu eða svæði sem tilheyrir gangandi og hjólandi en ekki þjóðvegi.



Götulýsing á Vesturgötu. Ljósmynd: Birgir Jóhannsson.



Götulýsing í Kaupmannhöfn

Engin lýsing er á ómerktum gangbrautum sem liggja yfir Geirsgötu, Ánanaust, Fiskislóð og Eiðsgranda sem eykur enn á hættuna. Sama má segja um hringtorgin, þar sem engar gangbrautarlýsingar né merkingar eru sýnilegar. Þar sem eru gönguljós er enginn aukalýsing yfir gangbrautumunum.



Engin gangbrautarlýsing á Mýrargötu. Ljósmynd: Birgir Jóhannsson.



Engar gangbrautarlýsingar né merkingar við hringtorg (Grandi). Ljósmynd: Birgir Jóhannsson.



Gangbrautarlýsing í Frakklandi



Gangbrautarlýsing í Hollandi

Almenningssamgöngur eru mikilvægur þáttur í umferðaröryggi. Þær eru einn öruggasti ferðamátinn og með góðum almenningssamgöngum minnkar umferðarþungi og pláss fyrir óvarða vegfarendur eykst að sama skapi. Mikilvægt er að þær séu hugsaðar til þess að vera sem skilvirkastar og miða að því að fara beinar leiðir á milli fjölsóttustur og lykil staðanna. Jarrett Walker hélt fyrirlestur á vegum Samtaka sveitarfélagana í september 2015 þar sem hann lýsti þessu og mikilvægi þess að einfalda strætókerfi borgarinnar. Í þessu samhengi er Háskóli Íslands fjölsóttur lykilstaður og væri eðlilegt að strætisvagnar keyri beint í gegnum háskólahverfið til að ýta undir notkun almenningssamgangna, í stað þess að stoppa við hliðina á hverfinu. Þetta mun einnig létta á umferðarþuga á Hringbraut.

6. SKÝRSLUR, RANNSÓKNIR OG DÆMI UM ÚTFÆRSLUR.

Hér er stiklað á stóru um niðurstöður fjölmargra skýrslna og rannsókna sem geta nýst við greiningu og útfærslur á leiðum til úrbóta.

- Í Elvik (2001) er fjallað um 33 rannsóknir sem gerðar hafa verið á áhrifum þess að draga úr umferðarþunga á umferðaröryggi. Sjónum er sérstaklega beint að aðgerðum sem snúast um að færa umferð af götum í íbúðabyggð yfir í stofnleiðir (t.d. með einstefnugötum eða vistgötum). Meta-greining sýnir að slíkar aðgerðir skila sér að jafnaði í að slysum fækkar um 15%. Mest dregst slysatíðnin saman í götum í íbúðabyggð (u.þ.b. 25%) en nokkru minna á aðalgötum (u.þ.b. 10%). Sams konar samdráttur á sér stað varðandi eignatjón sem hlýst af umferðarslysum.
- Dumbaugh og Rae (2009) fjalla almennt um tengsl skipulags og slysa. Samkvæmt niðurstöðum þeirra er oft og tíðum veikur fræðilegur og empírískur grunnur að baki skipulagsákvörðunum. Skipulag hefur mikið að segja varðandi tíðni og alvarleika umferðarslysa. Þeir leggja til að í skipulagi sé byggt á æðakerfi (e. arterial thoroughfares) en verslunum og fyrirtækjum sé komið fyrir í fjarlægð frá þeim brautum, þ.e. þar sem umferðarhraðinn og þunginn sé minni og sem tengjast þeim með hægari umferð. Þétting byggðar leiðir, samkvæmt niðurstöðum þeirra, til lægri slysatíðni, en fjögurra akreina gatnamót (þar sem tvær tveggja akreina brautir mætast) skaði mesta hættu.
- Það eitt að auka hlut fótgangandi og hjólreiða er eitt og sér ekki nægjanlegt til að ná fram markmiðum um öruggari ferðamáta. Rannsókn Pucher og Dijkstra (2003) sýndi að hjólandi og fótgangandi í nokkrum bandarískum borgum var hættara við að lenda í alvarlegum slysum en hjólandi og fótgangandi í Hollandi og Þýskalandi. Ástæðuna má rekja til þess að verr er búíð að hjólandi og fótgangandi í umferðinni í Bandaríkjunum en í Hollandi og Þýskalandi.
- Almennt er það upplýst stefna í allflestum borgum Vestur-Evrópu (Danmörk, Svíþjóð, Frakkland, Belgía, Holland, Sviss, Þýskaland osfv) að gera varúð til hægri almenna í íbúagötum í stað þess að hafa aðalbrautir og biðskyldu. Þetta á einkum við um svæði þar sem hámarkshraði er 30 km/klst. Slík svæði eru einkum búin til í íbúðahverfum og í miðborgum. Í löndum eins og Sviss og Frakklandi stendur það í umferðarlögum að slík afmörkuð 30 km/klst svæði eigi jafnframt að vera með varúð til hægri á öllum gatnamótum. Rannsóknaskýrsla sem belgíska umferðaröryggismálastofnunin gerði 2012 segir margar rannsóknir benda til þess að það sé bein tenging á milli hraða og alvarleika slysa og að 8% slysa við 50 km/klst hraða endi með alvarlegum áverkum á meðan 2% geri það á 30 km/klst. Sem dæmi hafa biðskyldu og stoppmerki verið fjarlægð í miðborg Kaupmannahafnar á síðastliðnum árum. Ástæðan fyrir þessari þróun sem almennt er gefin eru upp er að ökumenn þurfa að fylgjast betur með og hægja á sér á hverjum gatnamótum. Meðalhraði lækkar við vikið og öryggi gangandi eykst auk þess að skiltum fækkar (mikill fjöldi skilta á götum truflar athygli akandi gagnvart gangandi). Af þessu tilefni má benda á að franska hjólreiðasambandið (FUB) sem samanstendur af 181 félögum, ákvað að veita sveitarfélaginu Commune de Ploufrangan (Côtes d'Armor) Guidon d'or verðlaunin 2015 fyrir skipulagsbreytingar sem það gerði. Í sveitarfélaginu var öllum stopp og biðskyldumerkjum skipt út fyrir varúð til hægri, þrátt fyrir mótmæli. Mælingar sýndu að meðalhraðinn miða við allar götur sem var yfir 55 km/klst fór niður í 48 km/klst. Þessi ódýra breyting leiddi til þess að virkir samgöngumátar (gangandi og hjól) fengu hvatningu. Sveitarfélaginu voru veitt verðlaunin til að þakka kjörnum fulltrúum fyrir skilvirknina að ganga alla leið þrátt fyrir mótmæli og að stuðla að betri skiptingu á notkun almenningsrýma.
- Tvístefna fyrir reiðhjól í einstefnugötum. Almenn stefna í þeim löndum sem eru með 30 km/klst svæði eru að innan þeirra sé ávallt tvístefna fyrir reiðhjól á einstefnugötum. Í Brussel má í 1/4 af gatnakerfi borgarinnar hjóla á móti umferð í einstefnugötum og á það einkum

við umferð íbúa viðkomandi svæðis. Slysum tengjast þessu í eru innan við 5% af heildarslysum á hjólreiðarfolki og því mælir umferðaröryggi ekki gegn því að þetta sé leyft.

- Hringtorg. Í Brussel hefur verið gerð rannsókn á hættu hringtorga fyrir gangandi og hjólandi. Kom þar í ljós að þegar litið er til fjölda slysa á hjólreiðamönnum kemur í ljós að hlutfall þeirra sem slasaðist í hringtorgum var mun hærra en annarra vegfarenda. Á meðan 0,9% af bílslysum voru í hringtorgum þá voru 2,3% hjólreiðaslysa í hringtorgum. Það er líka athyglisvert að þegar skoðuð eru öll slysi í Brussel á milli 1997 og 2006 kemur í ljós að hjólreiðamenn eru í 5% af þeim slysum sem eru á venjulegum gatnamótum eða á ljósum á meðan þeir eru í 10% af þeim sem verða í hringtorgum.

Niðurstöður skýrslunnar benda til að slysatíðni keyrandi vegfarenda sé lág í hringtorgum miðað við önnur gatnamót á meðan slysatíðni gangandi og hjólandi sé þvert á móti há í hringtorgum.

Ef slysakortið af Vesturbæ er skoðað þá komumst við að sömu niðurstöðu, það er að slysi á gangandi og hjólandi eru tíð við hringtorgin. Á hringtorgi Hringbrautar og Suðurgötu hafa orðið 7 slysi með meiðslum milli 2005 og 2014. Af þeim 7 voru 4 á gangandi vegfarendum. Af þeim þremur slysum með meiðslum sem urðu á sama tímabili á Hringtogi Hringbrautar og Eiðisgranda var það alvarlega þegar ekið var á gangandi. Á Hagatorgi er skráð eitt slysi með meiðslum og er var það þegar ekið var á gangandi.

Sem betur fer eru engin slysi á gangandi skráð á hringtorgi Ánanausta, Mýrargötu, Fiskislóð og Grandagarði en á sama tíma er það sá staður sem íbúar segjast hafa einnar mestar áhyggjur af. Margir hafa nefnt að þeir þori ekki að fara gangandi þar yfir eða leyfa börnum sínum að fara þar yfir og út í búð eða í Sorpu.

- Umhverfis og skipulagssvið Reykjavíkurborgar hefur gerð rannsókn á gönguleiðum skólabarna í Vesturbænum. Mælingar þeirra á fjölda gangandi og hjólandi yfir Hringbraut á leið í skóla á eftirfarandi stöðum var eftirfarandi:

Við Framnesveg: 9 börn

Við Bræðraborgarstíg: 12 börn

Við Hofsvallagötu: 11 börn

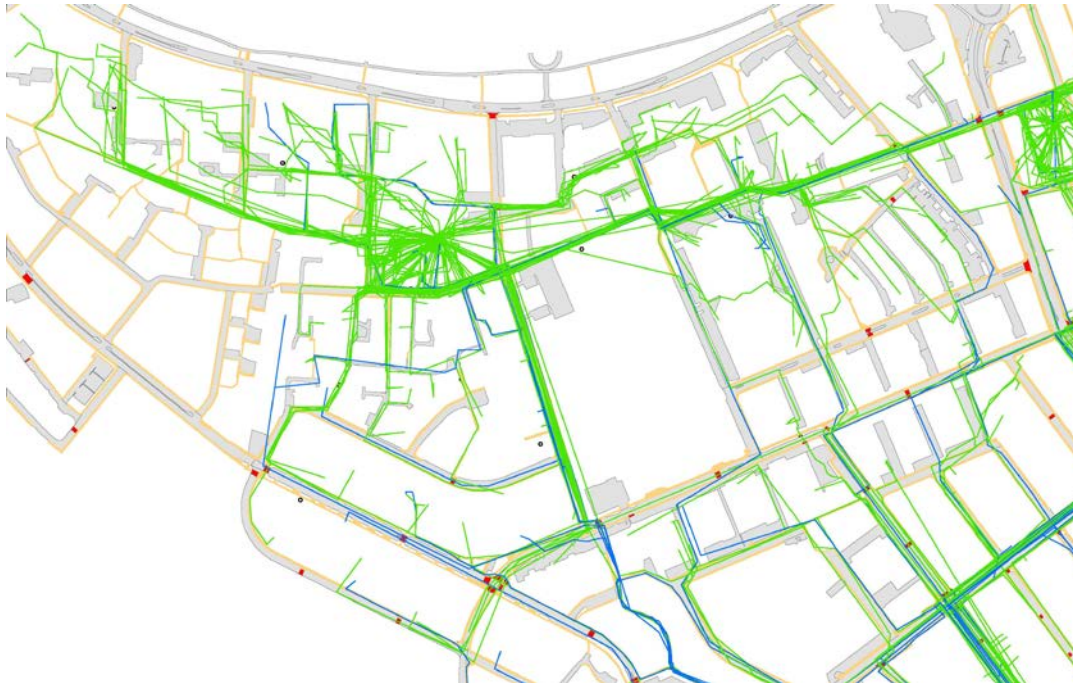
Móts við Grund á gönguljósum: 3 börn

Við Ljósfallagötu: 9 börn

Gert var kort út frá spurningarlista sem sýnir ferðir barna í og úr grunnskólum hverfisins. Þær upplýsingar eiga aðeins við um ferðir til og frá skóla en ekki aðrar ferðir eins og í frístundir. Grænt er gangandi barn og blátt er barn á hjóli (sjá myndir hér að neðan).



Leiðir í Vesturbæjarskóla



Leiðir í Grandaskóla



Leiðir í Melaskóla

- Í skýrslu Stefáns Agnars Finnssonar (2008) á vef Reykjavíkurborgar um gangbrautir og umferðaröryggi kemur fram að á árunum 1986-1990 var unnið markvist að því að fækka sebragangbrautum í Reykjavík. "Ástæða þess að ákveðið var að fækka slíkum gangbrautum á þeim tíma var sú að álitnið var að þær gæfu fólki falskt öryggi. Talið var að ökumenn virtu ekki rétt gangandi vegfarenda. Fjarlægðar voru sebra-gangbrautir á öllum götum sem voru með fjórar akreinar." Í skýrslunni er áhugaverð tilvitnun í Noreg: „Samkvæmt umferðaröryggishandbók frá Transportökonomisk Institutt, í Noregi hefur merking gangbrautar í för með sér að slysum þar sem ekið er á fótgangendur fjölgar og umferðarhöpp með bílum eingöngu fjölgar einnig. Talið er að slysum á gangandi vegfarendum fjölgi að jafnaði um 28%. Skýring á þessu er ekki þekkt segja Norðmenn. Það er þekkt samkvæmt rannsókn að það eru aðeins um 50% ökumanna sem virða rétt gangandi á gangbraut. Samkvæmt sömu heimildum fækkar slysum á fótgangandi um 49% ef gerð er

upphækkuð gönguleið (hraðhindrun). Ef sett er miðeyja í götu þá fækkar slysum á gangandi um 18% á þeim stað. “

Þessar niðurstöður Norðmanna eru afar áhugaverðar og getum við ekki túlkað þær öðruvísi en að það sé næstum helmingi betra upp á fækkun slysa að gera upphækkaða gönguleið en að fjarlægja gangbrautir, án þess að nefna muninn á þessu tvennu í þægindum og öryggistilfinningu gangandi. Það gefur því auga leið að við þurfum að fjölga „upplyftum“ göngubrautum/svæðum.

- Fréðeric Héran (2002) gerði vegamikla rannsókn á hvort það séu neikvæð áhrif af einstefnugötum. Sýnir hann fram á neikvæð áhrif einstefnu á öllum veigameiri umferðargötum. Sérstaklega götum með tvær akreinar eða meira í eina átt og götur með umferðarljós. Hann sýnir fram á að á þessum stærri götum eykst hraðinn því flæðið verður betra og auðveldara er að samstillta umferðarljós. Auk þess að hraðinn skapar hættu og alvarlegri slys, þá skapar þetta sérstaklega erfiðleika fyrir hjólandi sem geta ekki náð ljósunum og þurfa að fara lengri vegalengd þegar þau eru á einstefnu. Sýnir hann framá ávinning þess einstefnugötur séu tvístefnugötur fyrir hjólreiðamenn og bendir á rannsóknir sem sýna að öryggi þeirra er ekki minna þó að þeir hjóli á móti umferð. Hann bendir á jákvæðu þættina sem þekktir eru af einstefnunni sem eru öryggi gangandi sem eiga auðveldara með að fara yfir göturnar, einföldun á flækjustigi hreyfinga bíla, auðveldar reiðhjólamönnum vinstri beygju og minni hættu á árekstrum bíla. Segir í greininni að því miður séu einstefnugötur of oft hugsaðar til þess að auka umferðarflæði stað þess að vera hugsaðar til þess að minnka gegnumkeyrslu í íbúðahverfum. Leggur hann til að borgargötur (stofnbrautir og safngötur) séu sem oftast tvístefna.
- Gegnumkeyrsla í Vesturbæ. Kort frá Umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkurborg sýnir fjölda bíla á sólahring í miðri viku. Úr þessum tölum sjáum við að það er um helmingið meiri umferð á Ægisgötu en neðst á Framnesvegi og á Bræðraborgarstíg. Þar sem þó nokkur gegnumumferð fer um Framnesveg og þetta eru götur sem þjóna á svipaðan hátt íbúum gamla Vesturbæjar þá er ekki ólíklegt að lágmark helmingur umferðar (2 þúsund bílar) um Ægisgötu að vera gegnumumferð.

Rúmlega þrisvar sinnum fleiri fara til vesturs inn Hofsvallagötu heldur en inn Meistaravelli. Þar sem göturnar eru ekki ósvipaðar gefur þetta til kynna að þessi munur er trúlega af mestu vegna gegnumaksturs.



Kort af miðju Vesturbæjar frá Umhverfis og Skipulagssviði Reykjavíkurborgar.

Tölur eru samantekt frá síðastliðnum árum og sýna fjölda bíla á sólahring í miðri viku.

Þá liggja fyrir upplýsingar um hraða vélknúinna ökutækja um götur í Vesturbænum árið 2015 og má sjá þær í eftirfarandi töflu frá lögreglunni í Reykjavík.

101-Vesturbær							Leyfður
Kodi	Vettvangur	Vöktuð ökutæki	Meðalhr. allra	Brot	Meðalhr.	Brotahl. br.	hraði
101-0001	Nesvegur	136		9	63	7%	50
101-0002	Hjarðarhagi	38		16	45	42%	30
101-0003	Hofsvallagata	139		2	66/59	1%	50
101-0004	Túngata	69		17	45	25%	30
101-0005	Suðurgata	206		53	65	26%	50
101-0006	Neshagi	128		45	44	35%	30
101-0007	Framnesvegur	9		0	0	0%	30
101-0008	Hjarðarhagi	35		15	45	43%	30
101-0009	Hringbraut	510		64	64	13%	50
101-0010	Hofsvallagata	178		6	64	3%	50
101-0011	Suðurgata	195		39	64	20%	50
101-0012	Neshagi	76		21	44	28%	30
101-0013	Kaplaskjólsvegur	108		63	45	58%	30
101-0014	Hringbraut	627		85	63	14%	50
101-0015	Hringbraut	618		37	63	6%	50
101-0016	Hjarðarhagi	35		16	43	46%	30
101-0017	Suðurgata	215		65	65	30%	50
101-0018	Hofsvallagata	170		3	65	2%	50
101-0019	Einarsnes	43		3	61	7%	50
101-0020	Neshagi	128		36	43	28%	30
101-0021	Framnesvegur	27		2	42	7%	30
101-0022	Fornhagi	34		0	0	0%	30
101-0023	Hringbraut	1053		209	64	20%	50
101-0024	Hringbraut	749		211	64	28%	50
101-0025	Eiðsgrandi	273		73	63	27%	50
101-0026	Hringbraut	401		18	63	4%	50
101-0027	Hjarðarhagi	33		13	43	39%	30
101-0028	Suðurgata	188		107	45	57%	30
101-0029	Suðurgata	106		37	65	35%	50
101-0030	Neshagi	134		51	44	38%	30
101-0031	Hjarðarhagi	42		21	45	50%	30
101-0032	Hringbraut	510		43	62	8%	50
101-0033	Hringbraut	612		30	63	5%	50
101-0034	Hjarðarhagi	34		16	43	47%	30
101-0036	Frostaskjól	43		8	42	19%	30
101-0037	Einarsnes	27		0	0	0%	50
101-0038	Neshagi	119		15	43	13%	30
101-0039	Eiðsgrandi	317		60	63	19%	50
101-0040	Vesturgata	18		1	46	6%	30
101-0041	Lynghagi	16		2	40	13%	30
101-0041	Hjarðarhagi	48		14	42	29%	30
101-0042	Starhagi	74		11	42	15%	30
101-0020	Hagamelur	38		13	43	34%	30
101-0021	Eiðsgrandi	276		49	63	18%	50
101-0043	Suðurgata	179		59	44	33%	30
101-0044	Eggertsgata	31		3	45	10%	30
101-0045	Meistaravellir	34		19	44	56%	30
101-0046	Neshagi	144		39	42	27%	30
101-0047	Neshagi	81		29	44	36%	30
101-0048	Kaplaskjólsvegur	50		24	45	48%	30
101-0049	Eiðsgrandi	351		15	62	4%	50
101-0050	Hringbraut	488	45	32	62	7%	50
101-0051	Hagamelur	54	30	2	42	4%	30
101-0052	Meistaravellir	31	36	10	44	32%	30
101-0053	Hjarðarhagi	30	33	9	44	30%	30
101-0054	Kaplaskjólsvegur	79	37	33	43	42%	30
101-0055	Suðurgata	141	48	16	63	11%	50
101-0056	Eiðsgrandi	291	48	35	62	12%	50
101-0057	Suðurgata	144	47	23	62	16%	50
101-0059	Neshagi	120	35	30	43	25%	30
101-0060	Hjarðarhagi	43	37	21	46	49%	30
101-0061	Eiðsgrandi	210	49	23	64	11%	50
101-0062	Kaplaskjólsvegur	58	34	23	42	40%	30
101-0063	Kaplaskjólsvegur	64	35	22	43	34%	30
101-0064	Eiðsgrandi	246	50	41	63	17%	50
101-0065	Eiðsgrandi	371	50	61	63	16%	50
101-0066	Meistaravellir	44	37	19	44	43%	30
101-0067	Hjarðarhagi	32	34	9	41	28%	30
101-0070	Eiðsgrandi	234	47	13	63	6%	50
101-0071	Eggertsgata	36	27	1	49	3%	30
101-0072	Neshagi	101	35	27	43	27%	30
101-0073	Óldugata	36	26	3	42	8%	30
101-0074	Kaplaskjólsvegur	29	35	9	45	31%	30
101-0075	Suðurgata	59	47	10	65	17%	50
101-0076	Eiðsgrandi	261	48	21	63	8%	50
101-0077	Ánanaust	390	46	21	62	5%	50

7. SKOÐANAKANNANIR VARÐANDI UMFERÐARÖRYGGI OG ÓLÍKAR ÚTFÆRSLUR

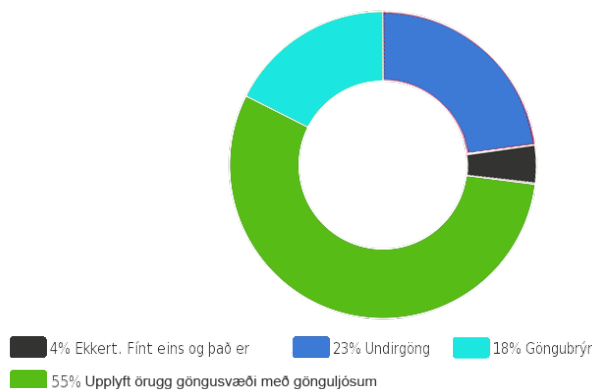
Gerðar voru þrjár kannanir með samtals 11 spurningum sem tengjast umferðaröryggi og útfærslum á götum. Allar skoðanakannanirnar voru gerðar á Facebook með þar til gerðu forriti frá Code Rubrik Inc, Montréal, Kanada. Fólk þarf að gefa upp nafn til að hver manneskja kjósi aðeins einu sinni en passað er upp á nafnleynd. Lén inn í kosningaforritið var sett inn á Facebook síðu Íbúasamtaka Vesturbæjar, Facebooksíðuna Vesturbærinn, Facebooksíðu Gamli Vesturbærinn og inn á Facebook síðu Hverfisráðs Vesturbæjar. Fólk gat síðan dreift léninu um netheima eins og því listi. Fólk var beðið um að skilgreina hvort það býr innan eða utan Hringbrautar þar sem það þótti skipta máli.

Verður hér gerð grein fyrir helstu niðurstöðum.

1. Afstaða fólks um hvernig best sé að leysa umferð virkra samgöngumáta yfir stærstu stofnbrautirnar. Voru þar nefndar Hringbraut, Mýrargata og Ánanaust.

Niðurstöðurnar voru eftirfarandi (77 þátttakendur).

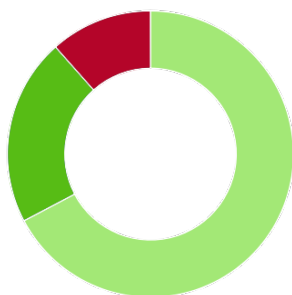
Hvaða leið telur þú besta til að greiða úr vandanum fyrir gangandi/hjólandi og tengja saman hverfin beggja vegna Hringbrautar, Ánanausta og Mýrargötu?



Áhugavert er að aðeins 4% þeirra sem svara telur að hlutirnir séu í lagi. Forritið býður forsvarsmönnum upp á að geta skrá svör eftir búsetu viðkomandi. Varðandi áhrif búsetu á svör er eftirtektarvert en ekki regla að þeir sem búa næst Hringbraut og fara því sennilega oftast yfir hana en aðrir, vilja helst upplyft örugg göngusvæði en aftur á móti þeir sem búa lengra frá kjósa frekar undirgöng eða göngubrýr.

2. Þá var spurning varðandi afstöðu fólks til þess að taka upp almenna reglu um varúð til hægri í hverfinu. Til upplýsingar var bent á nokkur atriði. Í dag er almenn stefna í borgum og bæjum Vestur-Evrópu að alls staðar sé notast við varúð til hægri í stað aðalbrauta, stopp-merkja og biðskyldu þar sem gert er ráð fyrir hægari umferð (s.s. í hverfiskjörnum og íbúasvæðum). Ástæðan er sú að rannsóknir hafa sýnt fram á að umferðarhraði minnkar til muna og bíla hægja á sér við hver gatnamót sem eykur líka öryggi fyrir gangandi og hjólandi. Það að umferðaskiltum fækkar er líka talið til bóta varðandi öryggi þar sem rannsóknir hafa sýnt að ökumenn einbeita sér almennt betur þegar minna er um skilti. **Gera má ráð fyrir að meðalhraðinn lækki um allt 20%** eins og gerst hefur í þeim bæjum sem hafa tekið af skarið og innleitt þessa reglu. Að auki minnkar þörf á hraðahindrunum. Þessi stefna er í nýjum hverfum Reykjavíkur en hefur ekki verið hugsuð í eldri hverfum þar sem sumir telja að fólk eigi erfitt með að venjast nýjum reglum í hverfinu sínu. Slík rök eru þó umdeilanleg og fátt sem bendir til að íbúar hverfisins geti ekki vanist nýjum reglum, sérstaklega ef þær eru vel kynntar.

Vilt þú fá varúð til hægri í stað aðalbrauta og biðskyldu í hverfum Vesturbæjar til að auka umferðaröryggi?



67% Já, á öllum gatnamótum Vesturbæjar þar sem ekki eru umferðarsljós.
 21% Já, en aðeins á götum 30km/klst hámarkshraða
 12% Nei, ég vil hafa þetta áfram með sama móti og þetta er í dag.

Ljóst er af þeim sem taka þátt að flestir eða 85% vilja að hægri reglan sé notuð í öllum húsagötum. Meirihluti íbúa eða 54% vill að reglan stoppi ekki þar heldur sé líka látinn ganga yfir stofnbrautir.

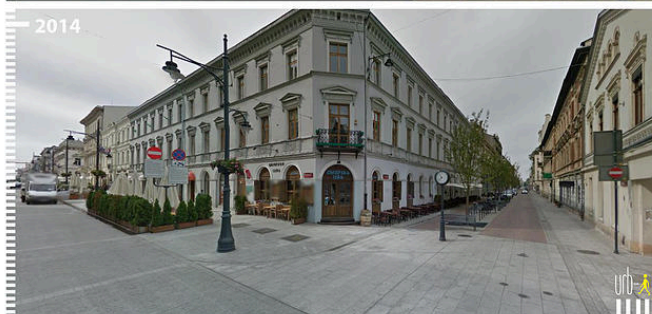
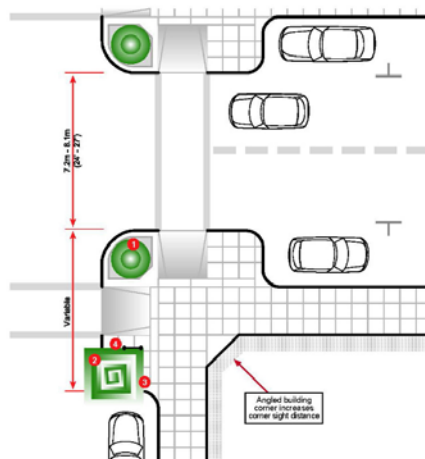
3. Skoðanakönnun með 9 spurningum sem varða útfærslu á íbúagötum og gangstéttum í Vesturbæ með öryggi gangandi og hjólandi að leiðarljósi. Áhersla var lögð á gamla hluta Vesturbæjarins.

Inngangur sem fylgdi könnuninni var þessi:

Yfirborð gatna og gangstétta í gamla Vesturbænum hafur lítið breyst síðastliðna áratugi þó að notkunin hafi breyst. Stórir strætisvagnar og trukkan þurfa ekki lengur að mætast í þröngum húsagötum.

Það þykir ástæða að gera umhverfið barnvænna, auka öryggi, efla virkar samgöngur og bæta umhverfið. Þegar valin er leið skiptir öllu máli að sem flestir séu sáttir. Hér eru nokkrar spurningar um hvaða útfærsla henti íbúum best. Þessar lausnir og þrenging gatna þýðir er óháð fjölgun eða fækkun bílstæða.

Breikka gangstéttir, þrengja gatnamót og götur (gera einstefnu) eru möguleikar. Götur og gangstéttir eru þá oftast á gatnamótum í sama plani.



Vistagata er gata þar sem heimilt er að dveljast og vera að leik. Bílum ber að sýna gangandi sérstaka tillitsemi og keyra hægt en gangandi má ekki hindra för ökutækis að óþörfu.



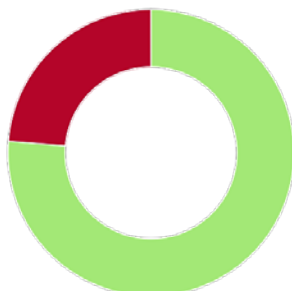
Samnýtt svæði (e. Shared space) er rými sem gengur skrefi lengra þar sem allir nota götuna til jafns. Gangstéttir og götur eru settar í sama hæðarplan og stólpur stundum notaðir til að afmarka öryggissvæði fyrir akstur og bílastæði. Börnum að leik, gangandi og hjólandi er heimilt að nota götuna til jafns við bíla.



Niðurstöðurnar voru eftirfarandi (135 tóku þátt):

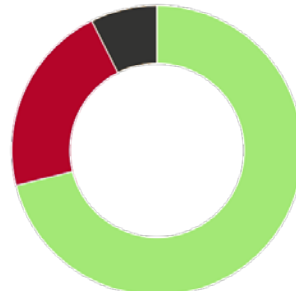
Fyrst spurningin er almenns eðlis þar sem leitast er eftir að fá svör við því hvort tekið sé svæði fyrir virka samgöngumáti á kostnað bílsins.

Finnst þér að almennt eigi að AUKA PLÁSS fyrir gangandi (hjólandi, hjólabretti....) og börn að leik á gangstéttum á móti því að þrengja götur.



76% Já 24% Nei

Ertu sátt(-ur) við að þröngar íbúagötur í gamla Vesturbænum séu gerðar að einstefnu til þess að hægt sé að breikka gangstéttir? (bílastæð...



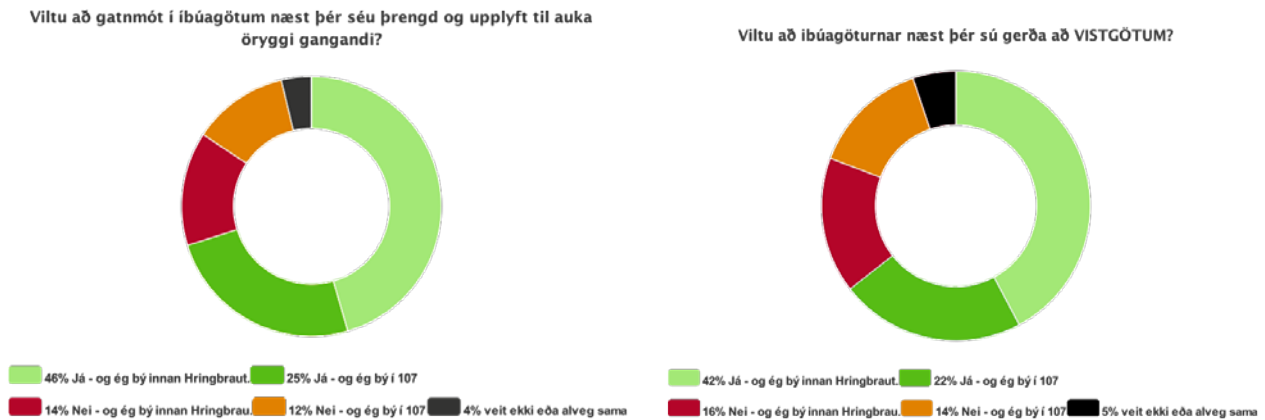
71% Já 21% Nei 7% Veit ekki / alveg sama

Svörin sýna að langflestir þeirra íbúa sem tóku þátt í könnuninni og eru íbúar í Vesturbænum vilja sjá breiðar gangstéttir alls staðar í Vesturbænum þar sem virkir samgöngumátar fá meira vægi. Þeir vilja auk þess breikkun gangstétta í sögulega Vesturbænum jafnvel þó að til þess þurfi að gera göturnar að einstefnugötum.

Þrjár næstu spurningar snúast um útfærslur varðandi hönnun gatnanna. Reynt var að fá svör við því hvort fólk

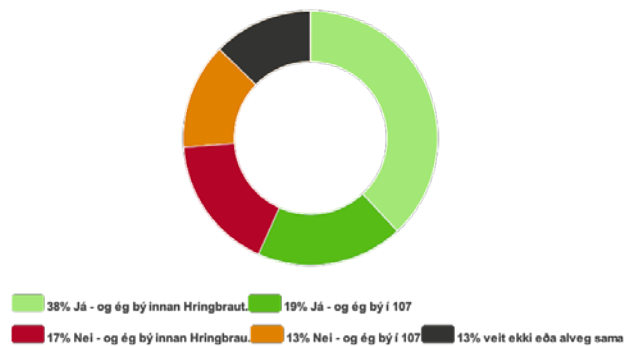
vildi frekar þrengd upplýft gatnamót þar sem hagsmunir gangandi eru í fyrirrúmi, vistgötur eða götur í anda sameiginlegra svæða (e. shared spaces).

Fyrri tvær spurningarnar náðu yfir allan Vesturbæ en sú þriðja aðeins um gamla hlutann.



Greinilegt er að fólk er mjög jákvætt fyrir öllum þessum lausnum. Um 3/4 þeirra sem taka afstöðu og búa inna innan Hringbrautar vilja að þessar lausnir sé innleiddar í sínu hverfi og um 2/3 þeirra sem búa í 107.

Viltu að flestar göturnar innan Hringbrautar séu endurgerðar í anda "SHARED SPACES" þar sem götur og gangstéttir eru úr sama efni og í sa...



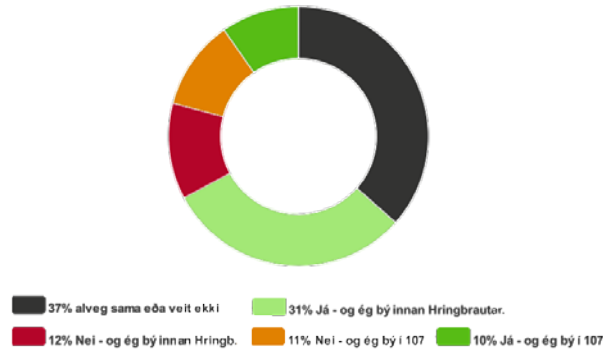
Þegar spurt er um sameiginleg svæði þá var aðeins spurt um Vesturbæ innan Hringbrautar því eðlilegt þykir að byrja þar, þar sem slíkar lausnir erlendis frá hafa sérstaklega verði útfærðar í sögulegum hverfum, þar sem hús standa þétt. Greinilegt er að íbúar innan Hringbrautar sem skiptir þetta mestu máli, vilja innleiða slíkar lausnir í sitt nærumhverfi. Tæpur 3/4 hluti þeirra sagði já við spurningunni. Ef litið er á Vesturbæinn í heild og þá sem tóku afstöðu þá eru 65% hlyntir því að sem flestar götur gamla Vesturbæjarins séu endurgerðar í þessum anda.



Í upphafi voru götur sögulega Vesturbæjar samnýttar án gangstétta. Hérna sést hornið á Ránargötu og Framnesveg og hins vegar inn Vesturgötu.

Spurt var um hvort fólk vil sjá breytingar á gegnumumferð um Ægisgötu því íbúar þar hafa kvartað yfir því að hún valdi þeim áhyggjum og að þeir vilji sjá lausnir. Margir haf áhyggjur af börnum sínum sem þurfa að fara yfir þessa götu.

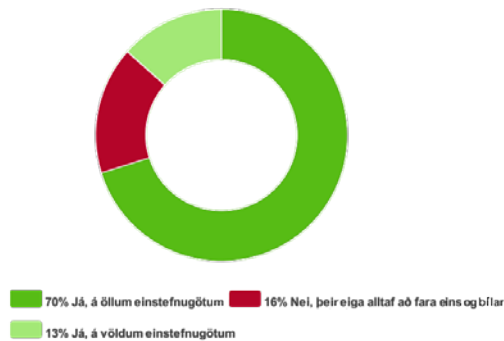
Viltu sjá gegnumakstur um Ægisgötu beygðan frá til þess að auka öruggi gangandi og til þess að tengja hverfin sitt hvoru megin hennar?



Margir höfðu eðlilega ekki skoðun á þessu því þessi vandi snýr mest að fólkinu sem býr þarna í kring. 3/4 íbúa sem búa í 101 og taka afstöðu vilja að þessari gegnumumferð sé beint frá.

Spurt var um hvort að leyfa eigi hjólréiðarmönnum að hjóla í báðar áttir á einstefnugötum eins og algengt er í Vestur-Evrópu.

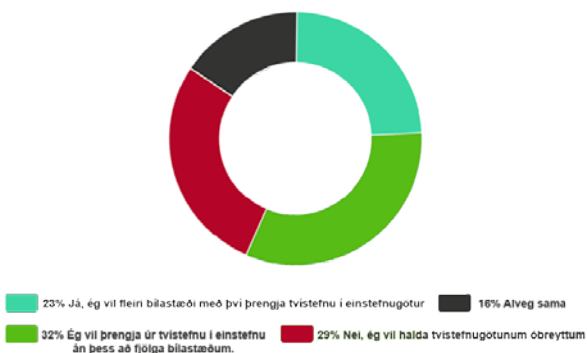
Finnst þér að hjólréiðamenn eigi að fá að hjóla einstefnugötur í báðar áttir eins og mjög algengt er erlendis.



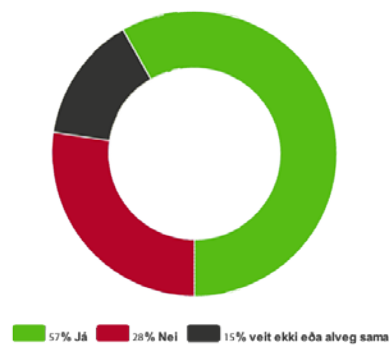
Greinilegt er að langflestir, eða 86% vilja leyfa það. 68% vilja engar takmarkanir þannig að hjólréiðarmönnum væri leyfilegt að hjóla allar einstefnugötur í báðar áttir.

Þegar spurt var hvort að fólk vilji fjölga bílastæðum innan Hringbrautar með því að gera fleiri götur að einstefnugötum og hvort íbúar þar vildu íbúakort, var beðið um að fá aðeins svör þeirra sem búa innan Hringbrautar. Þar sem margir íbúar úr 107 svöruðu þessari spurningu þurfti að endurmeta útkomuna.

Viltu fjölga bílastæðum með því að gera götur innan Hringbrautar að einstefnugötum?



Viltu að bílastæði innan Hringbrautar séu sem flest gjaldskyld en íbúar leggi fritt (ÍBÚAKORT)?



Eftir endurmat kemur í ljós að mestur fjöldi þeirra sem búa innan Hringbrauta vilja þrengja göturnar og af þeim helmingurinn til að fjölga bílastæðum en hinn vill breikka gangstéttir án þess að fjölga bílastæðum. Rúmlega 3/4 íbúa sem búa innan Hringbrautar vilja íbúakort á öllu svæðinu innan Hringbrautar.

8. NIÐURSTÖÐUR

Þegar hinir ýmsu mismunandi þættir eru bornir saman kemur í ljós að slyshætta og áhyggjur íbúa haldast í hendur. Áhyggjur íbúa eru miklar og slyshætta er veruleg á stærri götum. Stærstu göturnar eru farartálmur og þar er mikil umferð og hraði. Nokkur gegnumkeyrsla er um hverfið sem væri hægt að hægja á eða bægja frá. Þegar vilji íbúa er skoðaður sést að hann samrýmist tillögum úr nýjustu rannsóknum og skýrslum sem hafa verið gerða um umbætur í miðborgarhverfum. Áhyggjur og vilji íbúa er í takt við greiningu lögreglunnar og skráningu slysa.

Öfugt við vistgötur þá gilda sömu reglur um 30 km/klst svæði og annars staðar að gangandi eiga ekki réttinn nema að þeir séu komnir út á göturnar og þeim ber skylda að nota gangbraut, ef hún er nálæg (12.gr. Umferðarlaga). Því er ljóst að breyta þarf stöðu þessara 30km svæða í Vesturbænum eða endurhugsu þau með hagsmuni og öryggi gangandi í huga.

Einhvers misskilnings virðist gæta á áhrif einstefnu á hraða og umferðaröryggi. Einstefna á stofnbrautum og tengibrautum þar sem umferð er mikil eykur hraða en ekkert bendir til þess að einstefnur auki hraðakstur inn á 30 km/klst svæðum. Betra umferðarflæði bætir upp lengri vegalengdir sem bílar þurfa að keyra. Mælingar sýna að ekki er keyrt hraðar á einstefnugötum á 30 km/klst svæðum. Mun minna er talað um hraðakstur og öryggi á löngum einstefnugötum Vesturbæjar svo sem á Sólvallagötu eða Sjafnargötu en á tvístefnugötum eins og Framnesveg og Vesturgötu þó þar megi kenna gegnumkeyrslu um. Umferðaröryggi gangandi er almennt talið betra á einstefnugötum inn á slíkum svæðum og skráning á áhyggjum fólks í Vesturbænum segir það sama. Til að sporna við hraðakstri er nauðsynlegt að þrengja tvístefnugötturnar séu þær gerðar að einstefnu og að reiðhjól fái að fara í báðar áttir.

Hinir ýmsu hlutar Vesturbæjar eru nú slitnir í sundur vegna bílaumferðar. Brýn nauðsyn er til að tengja þá saman með því að gera virkum samgöngumátum hærra undir höfuð í skipulagsframkvæmdum. Til þess að fylgja hugsuninni eftir þá þarf að ráðast í verkin og aðlaga umhverfið að þörfum hins óvarðar vegfaranda. Sú hugmynd sem hefur viðgengst í borginni til að fækka slysum, að fjarlægja sebrabrautir yfir stærstu göturnar því að akandi virði ekki fótgangandi. Þessi ákvörðun er ekki að virða rétt gangandi til að komast leiðar sinnar. Takast þarf á við farartálmur þannig að gangandi eigi réttinn og sé ekki í hættu. Lýsa upp gangbrautir á skýran hátt og lýsa upp götur og göngusvæði á viðeigandi hátt hugsuðum fyrir virka samgöngumáta.

Það er krafa íbúa og nútímaskipulags að börn geti komist hættulaust milli skóla og íþróttahéimila, milli heimila og verslana hvort sem þær eru í Kvosinni eða út á Granda, hvar sem er í hverfinu án undantekningar.

Til þess má ætla að hagkvæmast sé fyrir aðra en akandi að gera upplyft breið göngusvæði með gönguljósum á helstu stofnbrautirnar en samt er eðlilegt að skoða möguleika á undirgöngum á opnum svæðum. Best er að fjarlægja sem flest hringtorg og hugsuð gatnamótin út frá öryggi gangandi og hjólandi.

Inn í íbúagötunum Vesturbæjar þarf að gefa virkum samgöngumátum mun meira pláss á kostnað bílsins. Það þarf að fjölga vistgötum, breikka gangstéttir og þrengja gatnamót og akreinar til þess að lækka hraðann og auðvelda fólki að fara yfir gatnamót og götur.

Í gamla Vesturbæ hefur gatnaskipulag staðið óbreytt í marga áratugi þótt notkunin og tímarnir séu aðrir. Það er óþarft að trukkar og rútur fari inn í slíkar götur því þannig skapast óþarfa hætta. Takmarka þarf bílafjölda til að hlífa íbúum fyrir utanaðkomandi umferð og til að auðvelda stækkun svæða fyrir íbúana sjálfa. Íbúar vilja fá íbúakortakerfi með gjaldskyldu í öllum götum innan Hringbrautar og myndi það eiga sinn þátt í að minnka umferð.

Endurskipulagning gatna og gangstétta í öllu sögulega hverfinu er nauðsynleg og eðlilegt að þar sé gengið sé lengst í breytingunum innan Vesturbæjar.

Athuga þarf götu fyrir götu hversu langt á að ganga í að mjókka þær, stoppa gegnumkeyrslu, breyta í

einstefnu, búa til göngugötur, vistgötur og hjólastíga. Vilji íbúa og nýlegar rannsóknir sýna að við ættum að ganga sem lengst í þessa átt innan Hringbrautar. Flestir íbúar vilja að sögulegi Vesturbærinn verði endurhannaður í anda samnýtttra svæða (Shared spaces) og vistgatna. Að hverfið sé vel merkt sem svæði með lágum hámarkshraða og alls staðar sé varúð til hægri í stað biðskyldu er vilji íbúa og íbúum til öryggisbóta.

Utan Hringbrautar er aðeins dreifðari byggð og því eðlilegt að leggja áherslu á öruggar gangbrautir, hjólastíga og hæga bílaumferð. Gangstéttir eru yfirleitt nægilega breiðar en þrengja þarf fleiri gatnamót til að bæta yfirferð gangandi. Væri í því tilefni best að lyfta alveg upp öllum gatnamótunum í húsagötum í stað þess að gera fjórar hraðahindranir þar sem sumar eru merktar sem gangbrautir, eins og víðtækt er. Með því að gera ljósara með skilti og götufrágangi að keyrt sé inn á svæði með 30km hámarkhraða eykst öryggið. Í skoðanakönnuninni segist tæpur 2/3 íbúa í 107 vilja að götur þeirra séu gerðar að vistgötum og er því eðlilegt að hefja strax rannsókn á því hvaða götur falla best til þess og að ráðist sé í framkvæmdir. Þörf er á að götur næst skólum séu vistgötur (20km/klst) til þess að tryggja rétt og öryggi gangandi og hjólandi.

Bæta þarf aðkomu gangandi og hjólandi næst KR heimilinu. Sly á Kapplaskjólsvægi eru allt of algeng. Þörf er á fleiri vel merktum og upplýstum hjólastígum sem tengja helstu innviði hverfisins og ná niður í miðbæ.

Þörf er á að hönnun götu- og gangbrautalýsingar verði gerð af lýsingarsérfræðingum í samvinnu við arkitekta. Þannig sparast fjármunir í rafmangskostnað og meira öryggi fæst með nýrri viðeigandi lýsingu. Lagt er til að öllum stórum ljósataurum verði skipt út fyrir lægri staura í öllum húsagötum eins og gert hefur verið í Kvosinni.

Þörf er á að settar verði upp vel merktar og sérstaklega vel upplýstum gangbrautir á Ánanaustum, Eiðisgranda, Fiskislóð, Grandagarði og Kapplaskjólsvæg. Einnig er þörf á að allar gangbrautir með gangbrautarljósum verði líka sérstaklega upplýstar.

Skýrsla þessi, niðurstöður hennar og tillögur að úrbótum voru kynntar á íbúafundi þann 26 janúar 2016. Gerðar voru nokkrar breytingar í kjölfar athugasemda frá íbúum. Fyrirhuguð er áframhaldandi kynningarvinna og gegnsæi varðandi tillögur íbúa.

9. ALMENNAR TILLÖGUR AÐ ÚRBÓTUM OG ENDURSKIPULAGNINGU.

STOFNBRAUTIRNAR HRINGBRAUT OG ÁNANAUST:

- búa til ný "upphækkuð" göngusvæði/gangbrautir með umferðarljósum yfir Hringbraut eitt norðan við Bræðraborgarstíg (Sjá teikningu 1) og annað við Framnesveg. Vel upp lýst með sérstökum merkingum og lýsingum.
- búa til ný "upphækkuð" göngusvæði/gangbraut með umferðarljósum norðan yfir Ánanaust og Fiskislóð. Vel upp lýst með sérstökum merkingum og lýsingum. (Sjá teikningu 3)
- fjarlægja hringtorg milli Ánanauta og Fiskislóðar. Láta fyrrnefndar götur vera í framhaldi af hvor annarri og mynda T gatnamót við Mýrargötu. Tengja Grandagarð beint inn á Mýrargötu. (Sjá teikningu 3)
- gera göng undir Hringbraut móts við Norræna húsið í anda við það sem hönnunarsamkeppni gerði ráð fyrir.
- skoða möguleika á undirgöngum milli Hólavallagarðs og Landsbókasafnslóðar (þar sem hringtorg sögulegt og verður því sennilega ekki fjarlægt).
- fjarlægja hringtorg við JL hús þegar það svæði verður endurskipulagt og setja þá yfir götur örugg göngu og hjólasvæði/gangbrautir
- færa stoppustöð strætó fyrir Háskóla Íslands á Hringbraut inn á háskólasvæðið. Láta strætisvagna fara Sæmundargötu og Suðurgötu í báðar áttir. Vegna þessa þarf að leyfa vinstri beygju af Suðurgötu inn á Sæmundargötu.

HELSTU SAFNGÖTUR OG TENGIBRAUTIR. Mýrargata, Geirsgata, Eiðsgrandi, Lækjargata.

- þrengja Geirsgötu og Lækjargötu og útfæra með bílaumferð á einni akrein í hvora átt.
- setja upp tvær merktar gangbrautir með sérlýsingu á Mýrargötu (við Seljaveg, Brunnstíg).
- búa til nýtt sérhannað göngusvæði með umferðarljósum á Geirsgötu/Tryggvagötu (við Norðurstíg). Gangbraut undir Norðurstíg verður samstillt umferðarljósum og aðalæð fyrir gangandi úr miðbæ niður á höfn. (Sjá teikningu 2)
- setja upp merktar upplyftar gangbrautir með sérstakri lýsingu á Eiðsgranda, Meistaravelli (KR), Kaplaskjólsvæg (KR), Hofsvallagötu.
- að almennt verði allar gangbrautir sérlega vel upplýstar og þá einnig við gönguljós.
- létta af umferð um Ægisgötu með því að minnka gegnumumferð og bæja umferð frá. Framkvæmt með því að breyta part af henni í einstefnu og beina umferð lengri leið í gegnum aðrar götur. Að gatan verði í raun sem húsagata í stað þess að vera umferðargata eins og aðalskipulag leggur til.

ÍBÚAGÖTUR INNAN HRINGBRAUTAR

- að götur sem hafi stöðu húsagatna en notast í dag eins og safngötur verði endurgerðar sem raunverulegar húsagötur. Þar er átt við Vesturgötu, Framnesveg og Bræðraborgarstíg.
- breyta öllum núverandi 30 km svæðum í vistgötusvæði með 20 km/klst hámarkshraða. Þannig fá gangandi réttinn og gangbrautir innan svæðanna eru fjarlægðar.
- fara strax á stað með tilraunir með að breyta götum í gamla Vesturbæ í einstefnur til að minnka bílaumferð og bæjja gegnumkeyrslu frá. Hönnun á heilstæðu einstefnukerfi (fyrir utan safngötur) þar sem akandi komast auðveldlega leiðar sinnar. Ránargata, Bárugata og Öldugata verða gerðar að einstefnu í sitt hvora áttina. Tvístefna verður fyrir reiðhjól á öllum götum. Tillögur kynntar íbúum og þróaðar smám saman og farið yfir niðurstöður með íbúum.
- gera austur hluta Framnesvegs að einstefnugötu fyrir bíla til austurs, með breiðar gangstéttar, hjólastíga í báðar áttir, þrengd upplyft gatnamót. Halda tvístefnu við Vesturbæjarskóla.
- breyta Bræðraborgarstíg í einstefnu í hina áttina miðað við Framnesveg, með breiðar gangstéttar, hjólastíga í báðar áttir, þrengd upplyft gatnamót. Einstefna í átt að miðborginni á gatnamótum við Hringbraut til þess að búa þar til göngu- og hjólás yfir Hringbraut. (Sjá teikningu 1)
- breyta meginhluta Vesturgötu í einstefnu, breikka gangstéttar, gera hjólastíga í báðar áttir og þrengd upplyft gatnamót.
- í framhaldi af breytingum í vistgötusvæði að breyta húsagötum hverri af annarri í samnýttar götur (shared space).

- Setja upp íbúakortakerfi með gjaldskyldu í öllum götum innan Hringbrautar eins og stór meirihluti íbúa þar vill.

HÚSAGÖTUR UTAN HRINGBRAUTAR

- að götur sem hafi stöðu húsgatna en notast í dag eins og safngötur verði endurgerðar sem raunverulegar húsgötur. Þar er átt við Frostaskól, Kaplaskjólsvæg, Hjarðarhaga, Hagamel, Fornhaga, Dunhaga og Birkimel.
- breyta Kaplaskjólsvæg milli Hagamels og Hringbrautar í vistgötu með hjólastígum. Að gatan verði aðalæð virkra samgöngumáta. (Sjá teikningu 1)
- breyta öllum núverandi 30 km svæðum í vistgötusvæði með 20 km/klst hámarkshraða. Þannig fá gangandi réttin og gangbrautir innan svæðanna eru fjarlægðar.
- gera upplyft gatnamót í stað hraðahindrana þar sem húsgötur mætast.
- breyta Hagatorgi með hag gangandi og hjólandi í huga.

ALMENNT

- setja í forgang að ryðja snjó af gangstéttum á veturna þar sem þær eru mikilvægastar flestum og of mörg slys á gangandi í hálfu. Banna að það megi ryðja snjó af akvegum upp á gangstéttar.
- tengja hjólastíga þannig að þeir séu ávalt samfelldir. Passa upp á að hjólastígar endi ekki allt í einu í upp gangstétt eins og gerist á norðanmegin á Ægissíðu.
- setja olíurör frá Örfirisey út í Sundhöfn, þannig að það sé hægt að fylla á olíubílana þar og losna við alla gegnumkeyrslu þeirra í gegnum miðborgina.
- takmarka umferð hópferðabíla í miðborginni.

Teikningar:

Teikning 1. Hönnun á tengingum hjóla og gönguleiðar upp Kaplaskjólsvæg yfir Hringbraut og upp Bræðraborgarstíg. Hönnun á breiðu göngu- og hjólasvæði með ljósum yfir Hringbraut. Svæðið gæti verið með hruftóttir áferð, hellulögn, lit, lýsingu í jörð og litaðri lýsingu eða öðru sem merkir svæðið vel í umhverfinu og skapar öryggi. Bræðraborgarstígur verður einstefna til austurs fyrir bíla, þannig að þarna stöðva bílar á ljósum aðeins fyrir hjólandi og gangandi. Ljósín fyrir gangandi og hjólandi verða græn á sama tíma og ljósín út úr Hofsvallalögðu. Bræðraborgarstígur og Kaplaskjólsvægur verða tvístefna fyrir reiðhjól og fá báðir stöðu vitgötu með 20km/klst hámarkshraða.



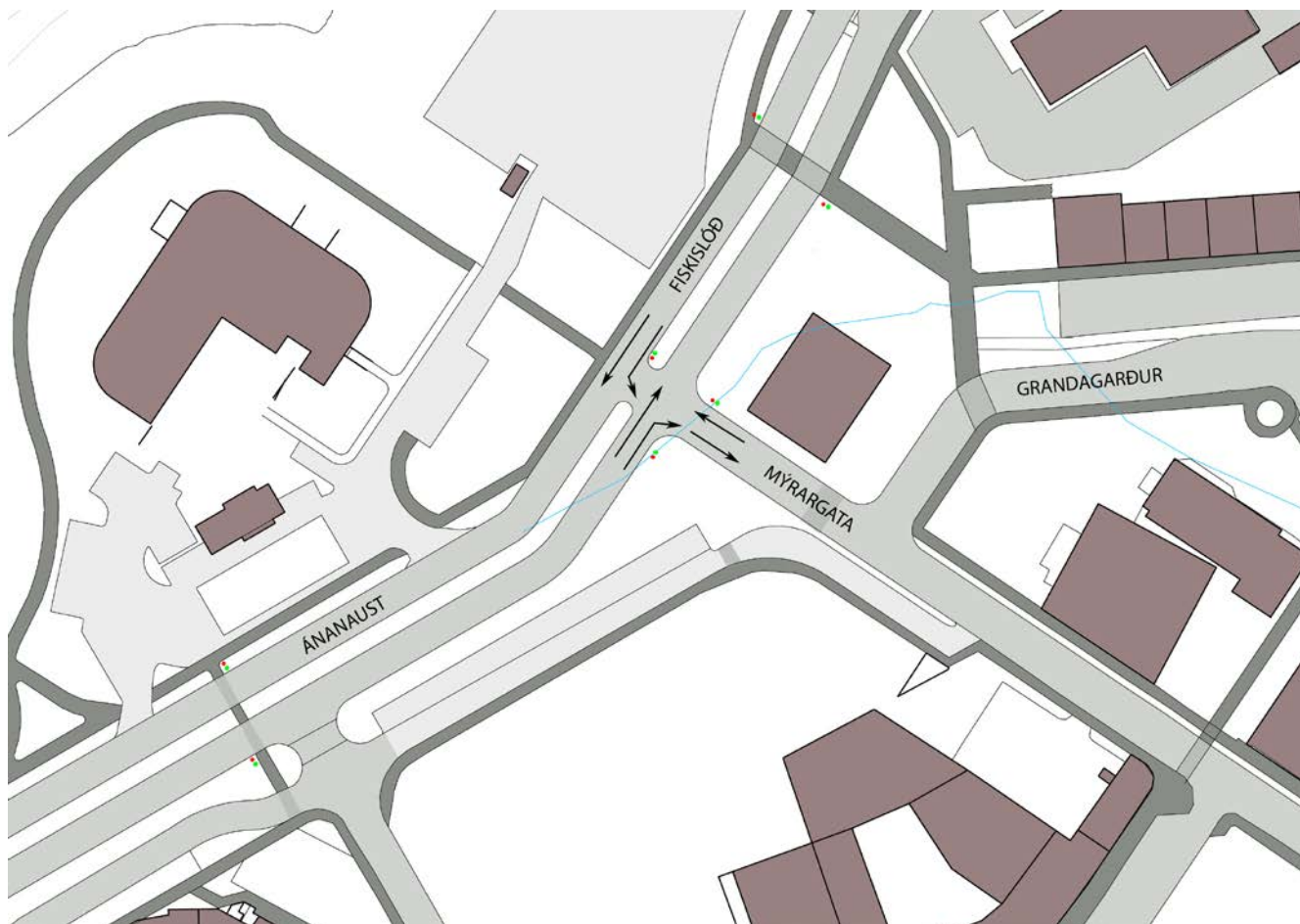
Kaplaskjólsvægur sem vistgata. "Upplyft" gatnamót fyrir gangandi og hjólandi yfir Hringbraut (rautt). Einstefna upp Bræðraborgarstíg og hjólastígur.

Teikning 2. Sérhönnun "upplýfts" göngusvæðis/gangbrautar yfir Geirsgötu og götuþrengingar á mótis við Norðurstíg. Geirsgatan gerð að einni akrein í hvora átt við Verðbúðirnar en beygiakreinum haldið. Samstilling við umferðarljós á Ægisgötu og Tryggvagötu og verða þau einu gönguljósín þar á milli. Norðurstígur er gerður að vistgötu og gangstéttir breikkaðar við Geirsgötu á þessu svæði sem nú er hættulegt gangandi og hjólandi.



Nýtt göngusvæði (rautt) yfir Geirsgötu sem verður þar ein akrein í hvora átt. ©Birgir Þ Jóhannsson

Teikning 3. hönnun tengingar gangandi og hjólandi við Örfirisey og hönnun nýrra gatnamóta í stað hringtorgs við Ánanaust og Fiskislóð. Endurhönnun á öllu umferðarsvæðinu til þess að tengja Grandann við íbúðabyggð Vesturbæjar með óvarða í fyrirrúmi. Grandagarður tengist beint inn á Mýrargötu og auka lóð myndast. Göngu- og hjólaljós verða samstillt umferðarljósum Mýrargötu og verða græn á sama tíma og fyrir þá sem keyra út úr Mýrargötunni. Umferðarfæði verður gott fyrir allar stærðir bíla og óvarðir vegfarendur eiga greiða örugga leið yfir göturnar.



Tillaga þar sem búið er að fjarlægja hringtogið og setja upp T gatnamót. Upplýft göngusvæði yfir Fiskislóð og Ánanaust. ©Birgir Þ Jóhannsson

Þörf er á að hönnunarvinna á tillögunum verði sett í gang sem fyrst og sú vinna síðan lögð fyrir íbúa til samþykktar.

10. HEIMILDIR.

Bergþóra Bergsdóttir (2013). *Atvinnustarfsemi í Gömlu höfninni í Reykjavík*. Skýrsla unnin fyrir Faxafloahafnir (september). http://www.faxafloahafnir.is/wp-content/uploads/GHsk%C3%BDrsla_%C3%BAtg%C3%A1fa_til_dreifingar.pdf

Birna Hreiðarsdóttir (2004). *Ný viðhorf í umferðaröryggismálum. Íslenskar áherslur – alþjóðlegt samstarf*. Rannsóknarráð umferðaröryggismála. Verkefni 18901. [http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/2004_RANNUM_ny_vidhorf/\\$file/N%C3%BD%20vi%C3%B0horf%20%C3%AD%20umfer%C3%B0ar%C3%B6ryggism%C3%A1lum%20_2004.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/2004_RANNUM_ny_vidhorf/$file/N%C3%BD%20vi%C3%B0horf%20%C3%AD%20umfer%C3%B0ar%C3%B6ryggism%C3%A1lum%20_2004.pdf)

Bjarni Jóhannsson (2015). *Hreyfing unglinga í 8. Bekk í Vesturbæ Reykjavíkur*. Meistaraprófsritgerð við menntavísindasvið Háskóla Íslands.

Dumbaugh, E. og Rae, R. (2009). Safe Urban Form. Revisiting the Relationship Between Community Design and Traffic Safety. *Journal of the American Planning Association*. Vol. 75(3). Pp. 309-329.

Elvik, R. (2001). Area-wide urban traffic calming schemes: a meta-analysis of safety effects. *Accident Analysis & Prevention*. Volume 33, Issue 3 (May), pp. 327-336.

Galante, F., Mauriello, F., Montella, A., Perneti, M. Aria, M., D'Ambrosio, A. (2010). Traffic calming along rural highways crossing small urban communities: Driving simulator experiment. *Accident Analysis & Prevention*, Vol. 42, Issue 6, bls. 1585-1594.

Hagfræðistofnun (2012). *Kostnaður við umferðarslys á Íslandi árið 2009*. Skýrsla nr. C12:04. Háskóli Íslands. Reykjavík.

Haraldur Sigþórsson og Jónas Guðmundsson (2006). *Samræming hámarkshraða innan þéttbýlis. Sveitarstjórnarmál*, 8. tbl.

Héran, F (2002). Le reflux des rues à sens unique. *Flux* 2002/2, bls 83-93

Pucher, J. og Dijkstra, L. (2003). Promoting Safe Walking and Cycling to Improve Public Health: Lessons From the Netherlands and Germany. *American Journal of Public Health*, Vol. 93, No. 9 (September), pp. 1509-1516.

Stefán Agnar Finnsson (2008). *Gangbrautir og umferðaröryggi*. http://eldri.reykjavik.is/Portaldata/1/Resources/umhverfissvid/myndir/skyrslur/Gangbrautir_og_umfer_ar_oeryggi.pdf

Taylor, D. og Tight, M. (1997). Public attitudes and consultation in traffic calming schemes. *Transport Policy*, Vol. 4, Issue 3, bls. 171-182.

WHO (2004). *World report on road traffic injury prevention*. (ritsj. M. Peden, R. Scurfield, D. Sleet, D. Mohan, A.A. Hyder, E. Jarawan og C. Mathers). World Health Organization, Genf.

ÝMSAR UPPLÝSINGAR:

Umferðarlög - Íslensk lög, 1987 nr 50

Reglugerð um umferðarmerki og notkun þeirra, nr 289/1995.

Umferðaröryggisáætlanir sveitarfélaga, Leiðbeiningar, janúar 2010. Mannvit , Vegagerðin, Umferðarstofa.

Framkvæmd Umferðaröryggisáætlunar, Ársskýrsla 2014. Innanríkisráðuneytið, Vegagerðin, Samgöngustofa, Ríkislögreglustjóri.

Handbók um velferð og öryggi barna í grunnskólum, 2014. Mennta- og menningarmálaráðuneytið. Þjóðvegir í þéttbýli, Leiðbeiningar 2010. Vegagerðin

Vefsíða samgöngustofu og slysakort. <http://www.loftmyndir.is/k/kortasja.php?client=us#>

Umhverfis og skipulagssvið Reykjavíkurborgar, Samgöngudeild. Kristinn Jón Eysteinnsson, tækni og skipulagsfræðingur.

Umhverfis og skipulagssvið Reykjavíkurborgar, Samgöngudeild. Björg Helgadóttir, landfræðingur

UPPLÝSINGAR ERLENDIS FRÁ:

Gullstýrið : http://www.fubicy.org/IMG/pdf/CP_FUB_Clou_Rouille_Guidon_d_Or_2015.pdf

Jarrett Walker, Fyrirlestur um almenningssamgöngur til framtíðar. "Abundant Access: Planning Public Transport that builds Freedom, Prosperity and Sustainability. 7 september 2015.

Opinber upplýsingasíða um reglugerðir í Brussel:

<http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/partners/professionnels/publications-techniques>

Cahier GO10 DIRECTIVES POUR UNE VILLE CONVIVIALE POUR LES PIETONS

Stefnumörkun Samgöngunefndar Samgöngumálaráðuneytis Luxemborgar til að draga úr/róa umferð innan hverfa: Apaisement du trafic à l'intérieur des agglomérations, Commission de circulation de l'état, Luxembourg 2013/

Svissneska umferðarreglugerðin : Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) du 5 septembre 1979 (État le 5 décembre 2006) 741.21 et l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre.

Franska umferðarreglugerðin : article R110-2 du Code de la Route

Upplýsingar um hægriumferð í Evrópu. <http://driveeuropenews.com/2013/02/27/priority-to-the-right/>

Upplýsingasíða um 30 km/klst svæði í Frakklandi, niðurstöður árið 2000. Les zones 30 en France. Bilan des pratiques en 2000 - Certu: http://velobuc.free.fr/download/CERTUBilan_zones30.pdf