

Borgarstjórn 5. febrúar 2019

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

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

Greinagerð:

Í leiðbeiningum Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar kemur fram að lykilþáttur í að tryggja öryggi við gönguþveranir er að tryggja lágan umferðarhraða. Áhrif umferðarhraða bifreiða á umferðaröryggi eru tvenns konar. Annars vegar hefur umferðarhraði bein áhrif á afleiðingar umferðaróhapps. Rannsóknir benda til að líkur á dauðsfalli (yngri en 60 ára) ef bifreið á 30 km/klst. hraða ekur á gangandi vegfaranda eru um 20% en um 80% ef bifreiðin er á 50 km/klst. hraða. Litlar breytingar á meðalhraða bílaumferðar geta haft töluverð áhrif á afleiðingar óhappa skv. rannsóknnum. Fjöldi banaslysa er í réttu hlutfalli við hraðabreytinguna í fjórða veldi (Potensmodellen). Ef meðalhraði minnkar um 5% má gera ráð fyrir tæplega 20% samdrætti í fjölda þeirra sem slasast alvarlega eða látast. Hins vegar hefur umferðarhraði afgerandi áhrif á það hvort hægt sé að afstýra óhappi þar sem viðbragðs- og bremsuvegalengd minnkar með minni aksturshraða. Fyrir utan þessi beinu áhrif hraða á umferðaröryggi þá hefur hraði bifreiða einnig áhrif á það hvort ökumenn stöðva við gönguþverun til að hleypa gangandi yfir. Eftir því sem hraðinn er lægri þeim mun líklegri eru ökumenn til að stöðva. Í skýrslu starfshóps um umferðarhraða vestan Kringlumýrarbrautar frá janúar 2017 er að finna umfjöllun um reynslu af lækkun hámarks hraða úr 50 km/klst. í 40 km/klst. í borgum í Svíþjóð og Finnlandi, umfjöllun um umferðaröryggi og slysakostnað, áhrif hraða á afkastagetu gatna ásamt umfjöllun um loft- og hljóðmengun. Skýrsluna má sjá hér: https://reykjavik.is/sites/default/files/ymsi_skjol/skjol_utgefid_efni/umferdarhradi_v_kringmb_r-skyrsla_starfshops-m_vidaukum.pdf. Í viðauka III við skýrsluna er minnisblað Verkís, *Hönnunarforsendur hámarks hraða*. Þar er greint frá niðurstöðum frumgreiningar á því hvaða hámarks hraði er „réttur“ á helstu götum vestan Kringlumýrarbrautar m.v. þær aðferðir sem notaðar eru í Svíþjóð. Lögð var áhersla á að skoða Miklubraut/Hringbraut. Í þessari frumgreiningu, sem unnin er í samræmi við „Rätt fart i staden“, handbók sænsku vegagerðarinnar, er æskilegur hámarks hraði götu ákveðinn út frá fimm þáttum sem eru: eðli/gerð götu, aðgengi, öryggistilfinning (trygghet), umferðaröryggi, umhverfi og heilsa. Í minnisblaðinu kemur fram að miðað við þessa sænsku aðferðarfræði ætti hámarks hraði á Hringbraut frá Bjarkargötu og vestur úr að vera 40 km/klst.