

Reykjanesbær,  
b/t Gunnars Edvardssonar  
Tjarnargötu 12,  
230 Keflavík.

### **Umferðarskipulag Reykjanesbæjar, greinargerð.**

Vinnustofan Þverá hefur unnið meðfylgjandi umferðarskipulag í nánú samstarfi við skipulags- og byggingarnefnd Reykjanesbæjar og tæknimenn bæjarins.

Markmið umferðarskipulagsins er að auka umferðaröryggi í bænum og draga úr truflun af völdum óþarfa gegnumumferðar í íbúðahverfum. Ef samþykkt umferðarskipulag er ekki til er hætta á að látið verði undan einstökum kröfum um hraðahindranir án þess að setja þær í samhengi við heildina. Umferðarskipulagi er því ætlað að vera bæjaryfirvöldum hjálparkæmi í markvissri forgangsöröðun aðgerða til að draga úr slyshættu.

Það er viðurkennd staðreynd að lægri ökuhraði bætir umferðaröryggi. Strax frá upphafi vinnu var tekin sú ákvörðun að skilgreina hverfi í bænum þar sem umferðarhraði yrði lækkaður í 30 km/klst. Í umferðarskipulaginu er lagt til að aðeins aðalgötur og götur í iðnaðarhverfum verði áfram með umferðarhraða 50 km/klst., en almennt verði hraðatakörk á götum í íbúðahverfum lækkuð í 30 km/klst.

Til að bæta öryggi og afköst í aðalgatnakerfinu er lagt til að sett verði upp umferðarljós á 5 gatnamót og umferðarljós á Hringbraut verði samhæft. Einnig er tillaga um hringtorg á nokkrum gatnamótum á Njarðarbraut og á aðalgötum þar sem ekið er inn í bæinn.

Við ákvörðun á 30 km hverfum var haft í huga að hvert hverfi yrði ekki of stórt, þannig að íbúar þurfi ekki að aka langar leiðir áður en þeir komast út á greiðfærari götur með 50 km/klst. hámarks hraða. Forsenda fyrir því að umferðarkerfið virki er að aðalgatnakerfið sé ávallt greiðfærara en íbúðagötur með 30 km hraða, annars er hætta á óþarfa gegnumakstri í gegnum íbúðahverfi. Til að ná þessum markmiðum er gerð tillaga um lokanir á nokkrum götum til að torvelda akstur í gegnum íbúðahverfi. Um leið er gatnamótum í aðalgatnakerfinu fækkað en það gerir aðalgötunna greiðfærari og öruggari.

Þar sem ekið er af aðalgötu inn í 30 km hverfi eru gerðar tillögur um nokkurs konar „hlið“ með upphækkunum. Einnig eru lagðar til aðgerðir inni í 30 km hverfunum, s.s. hraðahindranir eða mjókkar á götum til að undirstrika yfirbragð gatna innan 30 km svæðis. Hraðahindranir eru einkum staðsettar í tengslum við gönguleiðir yfir götur .

Þar sem gangbrautir þvera aðalgötur með 50 km hraða er lagt til að komi miðeyja í götuna og gangbraut með breyttu yfirborði, en án upphækkunar . Á þann hátt er reynt að tryggja betur öryggi fótgangenda sem þvera götuna. Þeir þurfa einungis að gæta að umferð úr einni átt í einu og komið er í veg fyrir framúrakstur á gangbrautinni.

Á nokkrum stöðum eru lagðar til breytingar á gangstígum í tengslum við nýjar staðsetningar á gangbrautum yfir aðalgötur.

Einstakar aðgerðir eru ekki taldar upp í þessari greinargerð heldur vísað til meðfylgjandi teikninga í mælikvarða 1:1000. Teikningar eru á loftmyndum, sem auðveldar almenningi að átta sig á fyrirhuguðum breytingum á umferðarskipulagi.

Ljóst er að töluverður kostnaður er við þær aðgerðir sem lagðar eru til í umferðarskipulaginu, en dreifa má framkvæmdum yfir nokkur tíma. Æskilegt er að gerð verði framkvæmdaáætlun til nokkurra ára þar sem einstökum aðgerðum verður forgangsraðað.

Reykjavík 11.01.2001

---

Gunnar Ingi Ragnarsson