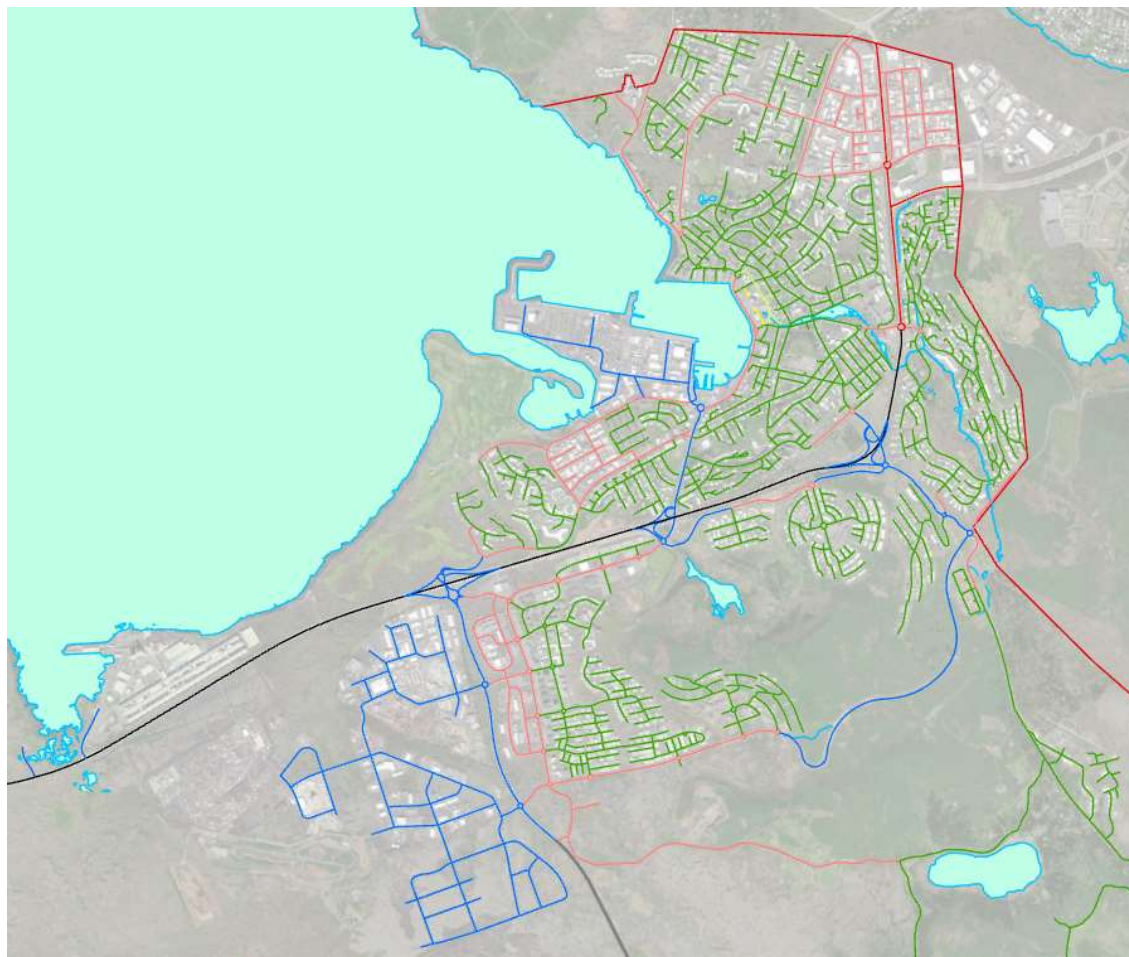




Stefnumörkun um hámarkshraða Í Hafnarfirði





Stefnumörkun um hámarkshraða í Hafnarfirði

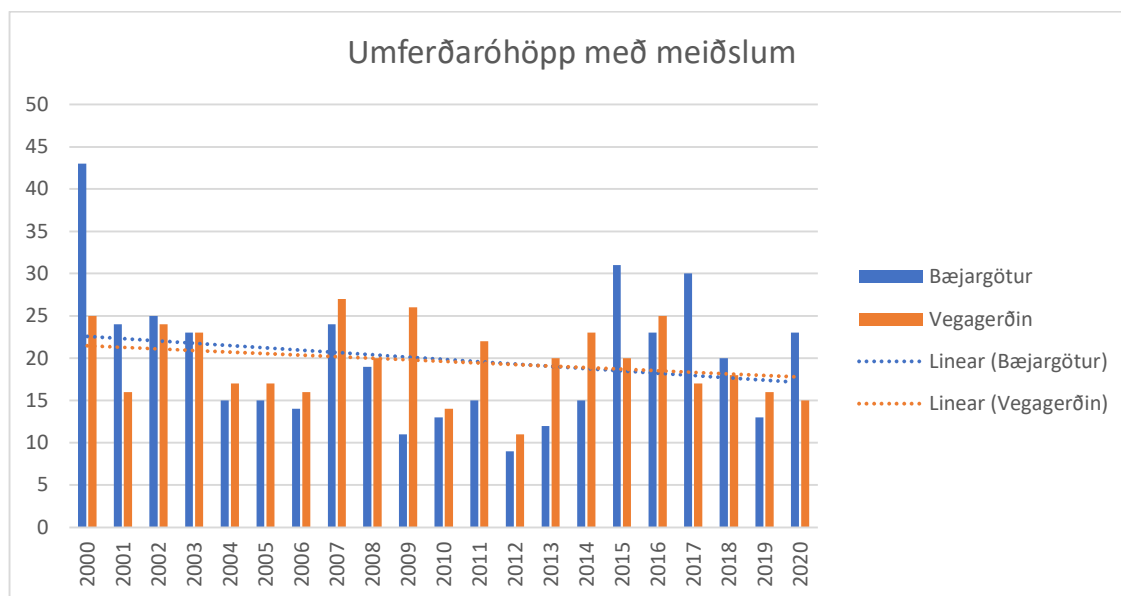
Inngangur

Í þessari greinargerð er lögð er fram tillaga að stefnumörkun varðandi hámarkshraða á þeim götum sem sveitarstjórnin sér um veghald á. Ekki er gerð tillaga um hámarkshraða á götum annarra veghaldara, þ.e. hafnarstjórnar og Vegagerðarinnar en eðlilegt er að beina tilmælum til þessara aðila eftir atvikum. Gerð er gein fyrir þróun slysa innan bæjarmarkanna. Skoðað er hvernig slys dreifast m.t. svæða og alvarleika. Lagt er mat á ávinning þess að lækka hámarkshraðann. Komið er með ábendingar og tillögur að aðgerðum á stöðum sem taldir eru varasamir m.t.t. slysa sem þar hafa orðið.

Í þéttbýli er almennur hámarkshraði 50 km á klukkustund samkvæmt umferðarlögum. Undantekning eru vistgötur og bílastæði en þar er hámarkshraði 15 km/klst. samkvæmt lögunum. Formlega samþykkt þarf fyrir breytingum á hámarkshraða einstakra svæða og götuleggja, að fenginni umsögn lögreglu, en það er í samræmi við 84. gr. Umferðarlaga.

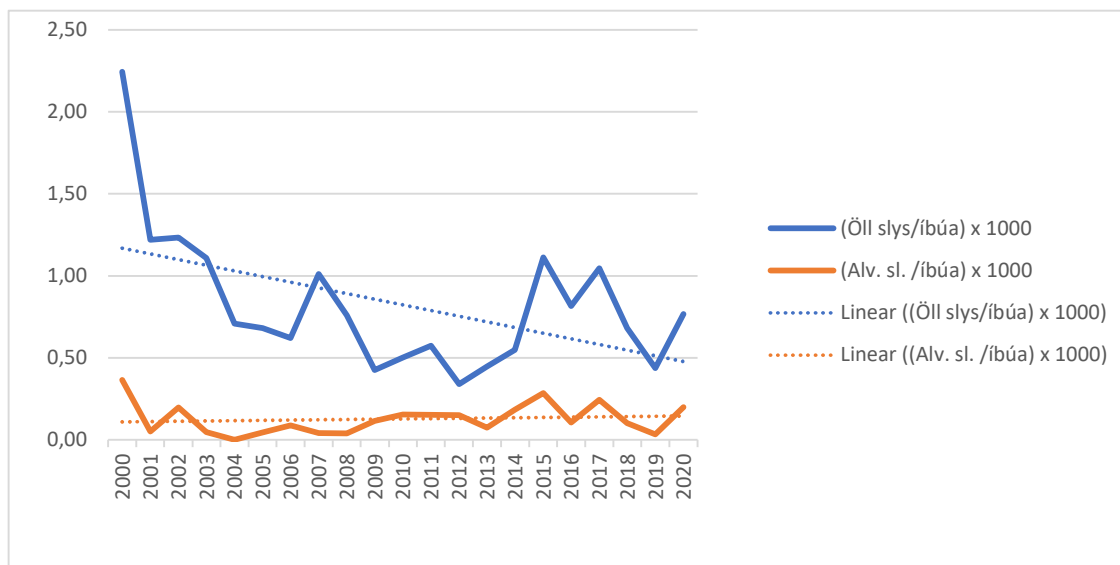
Þróun í fjölda slysa

Á eftirfarandi stöplari er þróun óhappa með meiðslum á fólki frá árinu 2000 til ársins 2020. Annarsvegar á bæjargötum og hinsvegar á götum Vegagerðarinnar. Greina má lítillega fækkun slysa í hvoru tilfelli.





Á eftirfarandi línuriti eru slys á bæjargötum vikuð m.t.t. fjölda íbúa. Greinilega er fækkun allra óhappa með meiðslum. Ef aðeins eru skoðuð alvarleg slys þá eru þau nokkuð stöðug hvað fjölda varðar á tímabilinu.



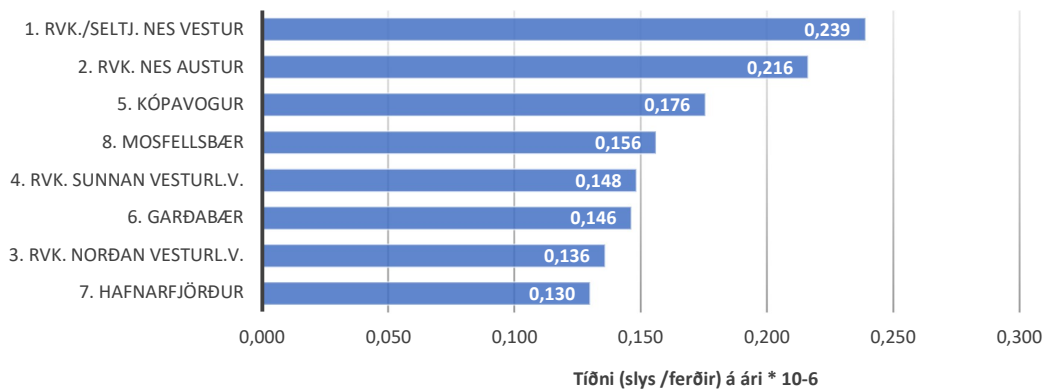
Hvað varðar skilgreiningu á alvarleika slysa þá teljast mikil meiðsl m.a. beinbrot, heilahristingur og innvortis meiðsl en lítil meiðsl er m.a. tognun, liðskekking eða mar. Að öðru leiti vísast til þeirrar skilgreiningar sem Samgöngustofa tilgreinir í sinni tölfræði og sem er til grundvallar í þessari skýrslu.



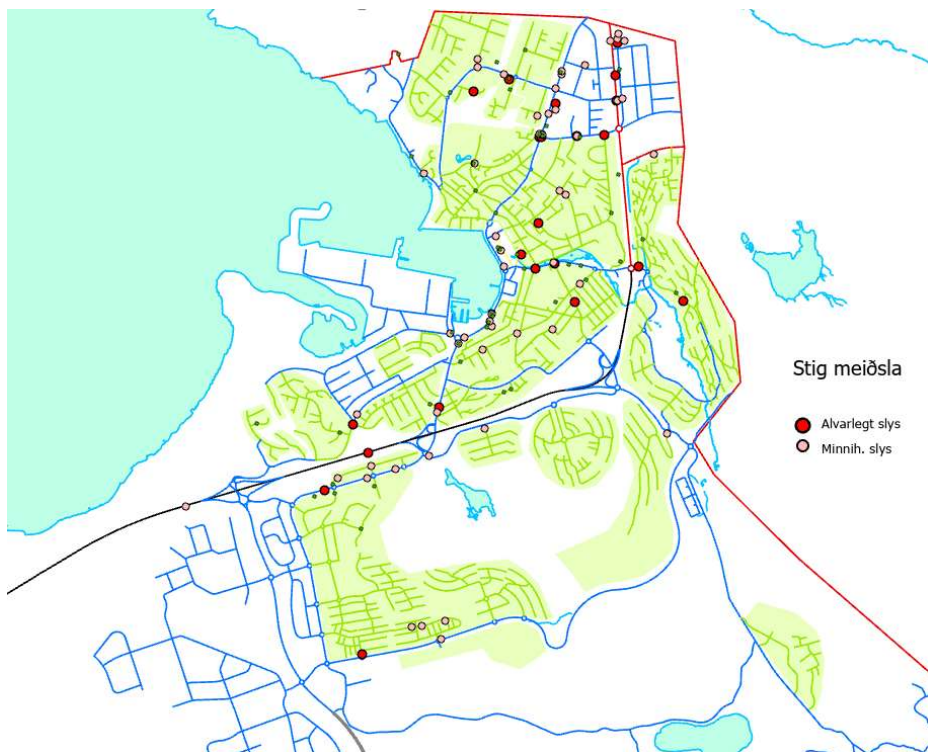
Öryggi óvarinna vegfarenda

Við greiningu á öryggi gangandi vegfarenda á höfuðborgarsvæðinu sem undirritaður vann fyrir samgöngustjóra Reykjavíkur kom í ljós að öryggi þeirra er mest í Hafnarfirði. Sjá eftirfarandi stöplarit þar sem slysin eru vaktuð m.t.t. reiknaðra ferða reiknilíkans umferðar með grunnár árið 2016. Skoðuð voru slys á gangandi vegfarendum á höfuðborgarsvæðinu í tíu ár, þ.e. árin 2009 – 2018.

Slysatíðni gangandi vegfarenda vaktuð m.t.t. reiknaðra bílferða



Á tíu árum, þ.e. árin 2011 – 2020 urðu 83 óhöpp með litlum eða alvarlegum meiðslum þegar ekið var á óvarinn vegfarenda gangandi eða hjólandi. Eftirfarandi mynd sýnir dreifingu þeirra slysa. Þriðjungur slyssanna er á svæði sem afmarkast af Reykjavíkurvegi, Flatahrauni og bæjarmörkunum.



Stefán Agnar Finnsson,
verkfr. MSc



Umferð, akstur og hraðamörk

Á eftirfarandi mynd má sjá núverandi hraðamörk i Hafnarfirði. Ennfremur er sýnt magn umferðar í þúsundum bíla á sólarhring á umferðarmestu götum samkvæmt reiknaðri umferð fyrir árið 2019. Reiknuð umferð byggir á umferðarmódeli höfuðborgar-svæðisins.





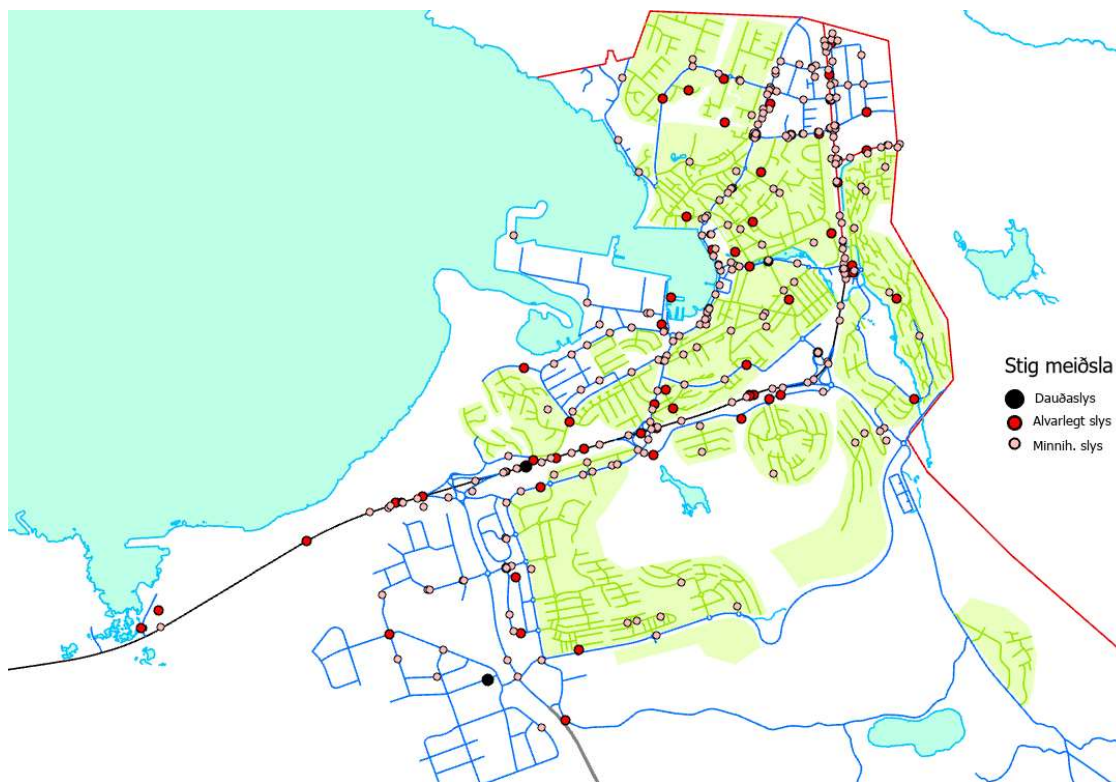
Nánari samantekt á lengd gatna í þéttbýli í km að teknu tilliti til hraða og veghaldara má finna í eftirfarandi töflu til vinstri. Í töflunni til hægri er akstur á sólarhring innan bæjarmarkanna. Akstur innan bæjarmarka í Hafnarfirði er um 10% aksturs á höfuðborgarsvæðinu.

Hraði	Hafnarfjörður	Þjóðvegir	Alls
30	80,9	0,0	80,9
50	73,9	7,3	81,2
60	0,0	2,5	2,5
80	0,0	9,7	9,7
	154,8	19,5	174,2

	Bíl km	Hlutfall
30km svæði	67320	11%
Aðrar bæjargötur	153032	26%
Þjóðvegir	373242	63%
Samtals	593595	100%

Umferðaróhöpp með meiðslum árin 2011 til 2020

Eftirfarandi mynd sýnir dreifingu allra umferðaróhappa þar sem slys hafa orðið á fólki.



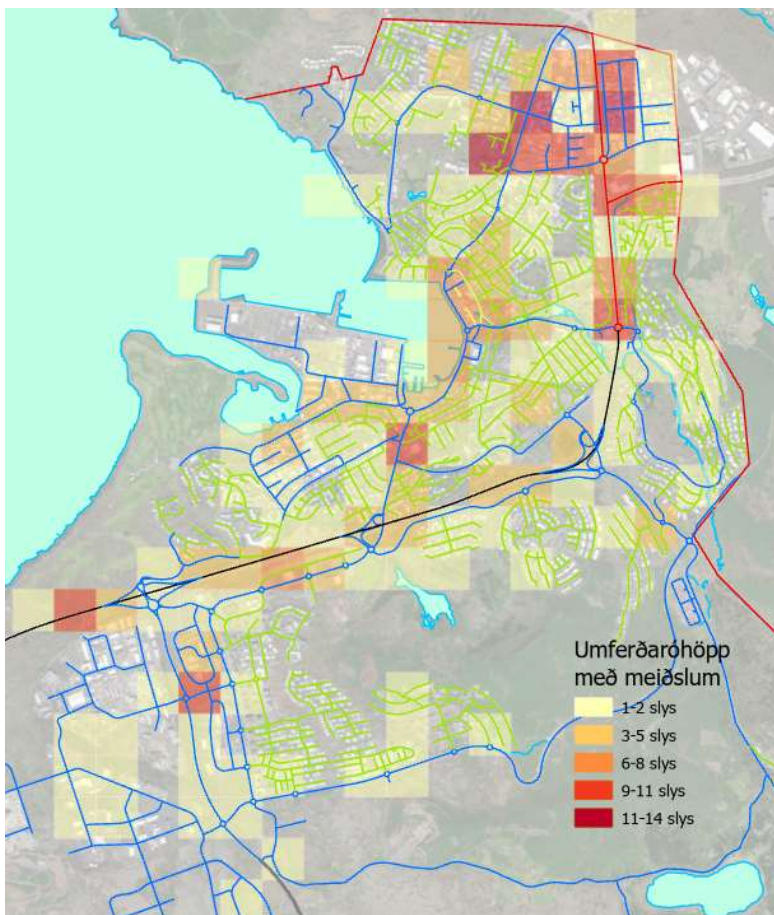
Frekari greining á tegund og staðsetningu umferðaróhappa má sjá í eftirfarandi töflu. Í aftasta dálk töflunnar er fjöldi óhappa þar sem aðeins er um eignatjón að ræða.



	D.slys	Alv.sl.	Minnih.sl.	Hlutf. sl.	Eignatjón
Fallslys hjól	0	10	18	7%	6
Vegagerðin	1	16	112	34%	1411
Bílastæði	0	7	13	5%	939
30km svæði	0	8	32	11%	530
Utan 30km sv.	1	21	139	43%	1071
Samtals	2	62	314	100%	3957

Flest óhöpp með meiðslum á fólki verða á bæjargötum utanvið 30 km svæðin. Næst flest óhöpp með meiðslum verða á götum Vegagerðarinnar þar sem eignatjón eru líka flest.

Eftirfarandi mynd sýnir þéttleika allra óhappa með meiðslum á fólki. Á myndinni eru 250x250 metra stórir fletir. Slys á hverjum fleti eru talin og lituð frá gulu yfir í rautt m.t.t. fjölda slysa á hverjum reit. Á myndinni sést hver fjöldi slysa er m.t.t. litar.



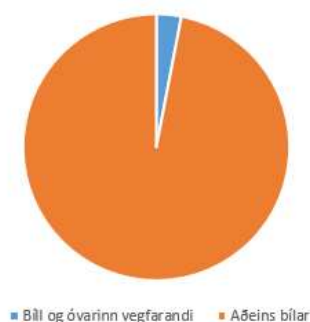
Áberandi mesti þéttleiki slysa er í NA hluta bæjarins á svæði sem afmarkast ca. af Reykjavíkurvegi, Flatahrauni – Reykjanesbraut og Kaplahrauni. Eðlilegt er að beina sjónum sérstaklega að því svæði með aðgerðir í huga samhliða lækkun á hámarkshraða.



Afleiðingar umferðarslysa þegar óvarinn vegfarendi á hlut að máli

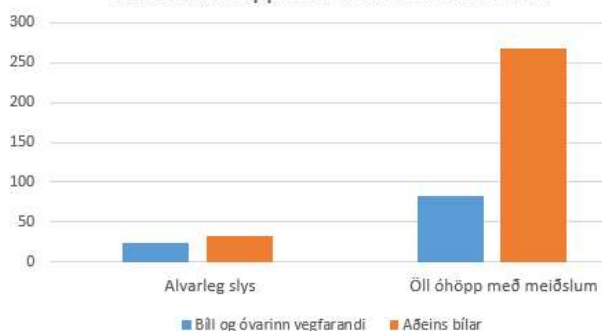
Rétt er að undirstrika hve mikið vægi aðstæður hafa þegar skoðaðar eru afleiðingar umferðaróhappa. Það á sérstaklega við þegar óvarðir vegfarendur eru hlutaðeigendur. Af fjölda allra umferðaróhappa á tíu ára tímabili 2011-2020, með og án meiðsla, er aðeins lítil hluti sem tengist óvörðum vegfarendum, þ.e. hjólandi eða gangandi. Ef hins vegar er skoðaður fjöldi þeirra einstaklinga sem slasast þá eru óvarðir vegfarendur um fjórðungur slasaðra og ef aðeins eru skoðaðir þeir sem deyja eða slasast alvarlega þá eru óvarðir vegfarendur tæplega helmingur slasaðra eða látinna. Þessi staðreynd undirstrikar sérstaklega mikilvægi þess að við blöndun ólíkra ferðarmáta verður blöndunin að vera á forsendum óvarinna vegfarenda ef markmiðið er að koma í veg fyrir alvarleg slys á fólki.

Öll umferðaróhöpp 2011-2020

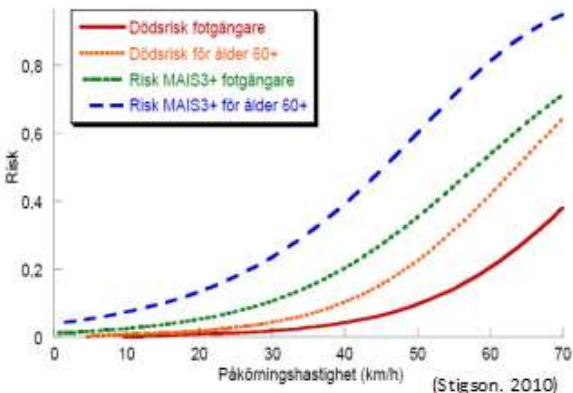


Umferðaróhöpp með og án meiðsla

Umferðaróhöpp með meiðslum 2011-2020



Umferðaróhöpp með meiðslum



Hraðinn skiptir öllu máli varðandi afleiðingar þegar ekið er á óvarinn vegfarenda samanber línuritið hér til hliðar. Það sýnir áhættu gangandi vegfarenda, og einnig sérstaklega 60 ára og eldri, að deyja við mismunandi árekstrarhraða. Einnig sést áætluð vegin áhætta að deyja eða slasast alvarlega (MAIS 3+) fyrir mismunandi hraða og aldursþópinn 60 ára og eldri.



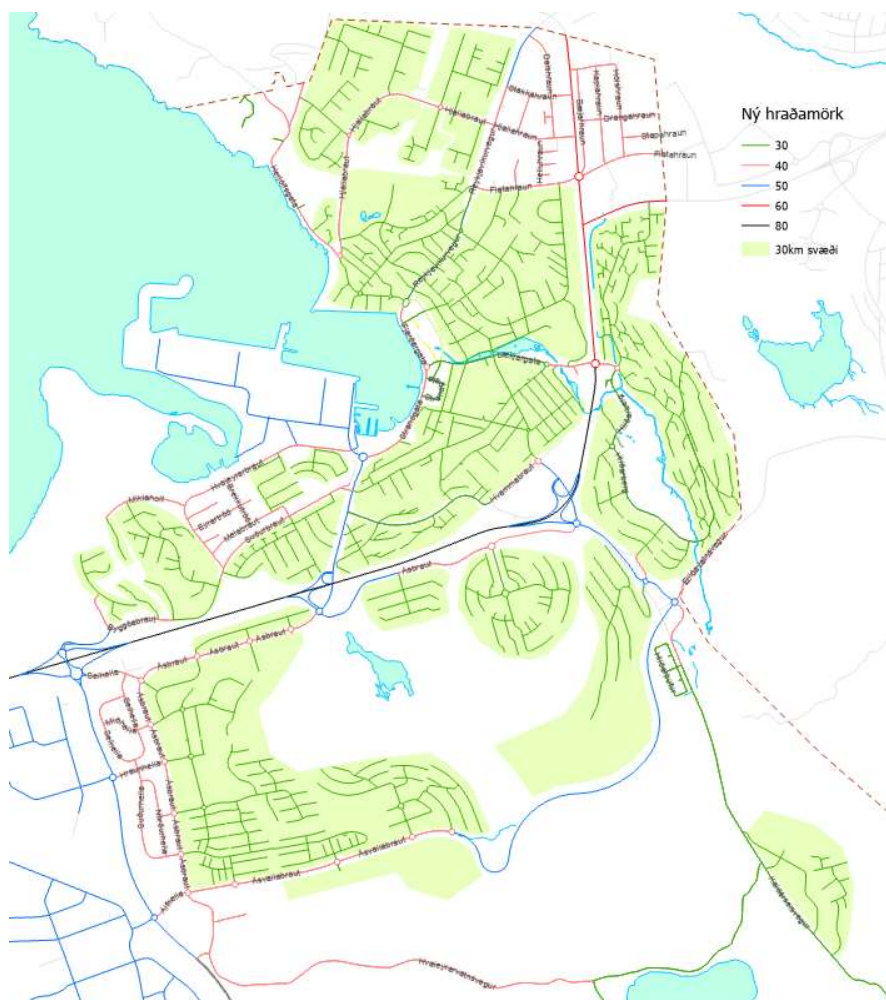
Val á hámarkshraða

Eftirfarandi viðmið verði höfð til hliðsjónar við mat á nýjum hámarkshraða:

- 5 km/klst / gönguhraði. Göngugötur og eftir atvikum vistgötur.
- 15 km/klst. Vistgötur almennt. Húsagötur án sérstakra gangstétta. Mögulega húsagötur með gangstétt öðru megin. Verslunargötur. Bílastæði / Bílastæðagötur.
- 30 km/klst. Húsagötur og götur sem gegna bæði hlutverki safngatna og húsagatna. Götur á og við útivistarsvæði.
- 40 km/klst. Aðrar safngötur. Húsagötur í iðnaðarhverfum. Mögulega 50 – 100m kaflar með 30 km/klst. við mikilvægar gönguleiðir t.d. í grennd við íbúðir aldraðra, framhaldsskóla og íþróttamiðstöðvar.
- 50 km/klst. Stofngötur þar sem óvarðir vegfarendur eru ekki í grennd. Mögulega 50 – 100m kaflar með 30 km/klst. við mikilvægar gönguleiðir t.d. í grennd við íbúðir aldraðra, framhaldsskóla og íþróttamiðstöðvar.

Við endurskoðun hámarkshraða er mikilvægt að upplýsa strætó um fyrirhugaðar breytingar með góðum fyrirvara. Einnig þarf að upplýsa og hafa samráð við lögregluna.

Eftirfarandi mynd sýnir tillögu að nýjum hraðamörkum á bæjargötum í Hafnarfirði. Stærri mynd er aftast í skjalinu.



Stefán Agnar Finnsson,
verkfr. MSc



Aksturstími

Í eftirfarandi töflu er lengd gatnakerfisins með tilliti til hámarkshraða fyrir og eftir breytingu. Einnig er reiknaður tími í akstri bifreiða og er þá gengið út frá hámarkshraða í hvoru tilfalli. Að gefnum þeim forsendum eykst aksturstíminn um tæplega 9%.

	Núv. lengd	Ný lengd	Núv. tími	Nýr tími
<=30	81	104	2469	3430
40	0	29	0	2620
50	81	29	3531	859
60	2	2	1308	1308
80	10	10	3202	3202
Alls	174,2	174,2	10511	11419

Dreifing umferðaróhappa eftir hámarkshraða

Eftirfarandi mynd sýnir dreifingu allra óhappa með og án meiðsla innan bæjarmarkanna 2011-2020 m.t.t. hámarkshraða, þ.e. hraði fyrir og hvernig þau dreifast m.t.t. hámarkshraða eins og lagt er til að hann verði, þ.e. hraði eftir.

Á götur með 30 km hámarkshraða falla 209 óhöpp til viðbótar við 693 óhöpp að óbreyttu og á götur með 40 km hámarkshraða falla 865 óhöpp. Það eru því 1074 umferðaróhöpp sem breyting á hámarkshraða hefði haft áhrif á og eru þau undirliggjandi við nánari greiningu. En það er um fjórðungur óhappa í töflunni.

		Hraði eftir							
		Fallslys	Bilastæði	<=30	40	50	60	80	Alls
Hraði fyrir	Fallslys	33							33
	Bilastæði		1034						1034
	<=30			693					693
	40								0
	50			209	865	308			1382
	60						917		917
	80							276	276
Alls		33	1034	902	865	308	917	276	4335

Eftirfarandi mynd sýnir dreifingu óhappa með meiðslum m.t.t. hámarkshraða, þ.e. hraði fyrir og hvernig þau dreifast m.t.t. hámarkshraða eins og lagt er til að hann verði, þ.e. hraði eftir.

Á götur með 30 km hámarkshraða falla 20 óhöpp með meiðslum til viðbótar við 62 óhöpp að óbreyttu og á götur með 40 km hámarkshraða falla 110 óhöpp með meiðslum. Það eru því 130 umferðaróhöpp með meiðslum sem breyting á hámarkshraða hefði haft áhrif á og eru þau undirliggjandi við nánari greiningu. En það er um þriðjungur óhappa með slysum á fólki í töflunni.

		Hraði eftir								
		Línúmerki	Fallslys	Bilastæði	<=30	40	50	60	80	Alls
Hraði fyrir	Fallslys	27								27
	Bilastæði			23						23
	<=30				62					62
	40					0				0
	50				20	110	40			170
	60							49		49
	80								47	47
Alls		27	23	82	110	40	49	47	378	



Samfélagslegur kostnaður vegna umferðarslysa

Við útreikning á kostnaði vegna umferðarslysa eru notuð einingarverð úr skýrslunni „Kostnaður umferðarslysa eftir alvarleika“ Línuhönnun 2006.

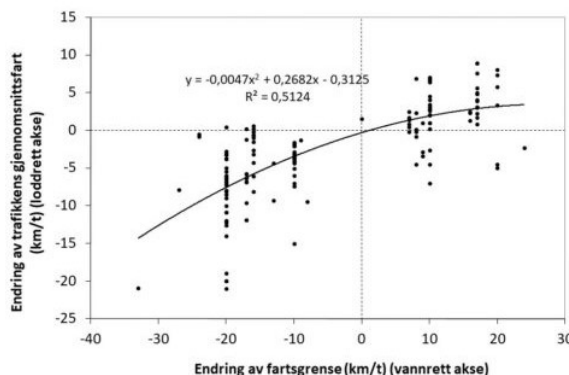
Við framreikning á kostnaði einstakra tegunda slysa til verðalags árið 2020 fást gildin í töflunni til vinstri hér fyrir neðan. Í töflunni til hægri er heildar kostnaður í milljónum króna á ári deilt á tegund slyss og staðsetningu. Í töflunni er aðeins kostnaður þar sem Hafnarfjarðarbær eða einkaaðilar (bílastæði) eru veghaldarar. Til viðbótar er kostnaður slysa á þjóðvegum í Hafnarfirði 1.521 mkr. á ári. Heildar kostnaður vegna slysa á ári innan bæjarmarkanna í Hafnarfirði er því um fimm milljarðar króna.

Tegund umferðarslyss	Tjón í milljónum kr.
Banaslys eða alvarlegt slys	310,2
Slys með meiðslum	57,7
Eignatjón	3,3

Tegund umferðarslyss	Gatnakerfi	Bílastæði	Fallsl. hjól	Samtals
Banaslys eða alvarlegt slys	931	248	279	1.458
Slys með meiðslum	1.051	87	104	1.242
Eignatjón	558	337		895
Samtals	2.539	672	383	3.594

Áhrif hraðabreytinga

Eftirfarandi mynd úr norski „Trafikksikkerhetshåndbok“ sýnir samband á milli breytinga á hámarkshraða og breytingar á raunverulegum meðalhraða.



Samkvæmt myndinni leiðir 10 km lækkun á hámarkshraða til 3,5 km lækkunar á raun meðalhraða og 20 km lækkun á hámarkshraða leiðir til 7,6 km lækkunar á raun meðalhraða. Ekki er óeðlilegt að ætla að til lengri tíma litið nálgist raunlækkun á hraða þá breytingu sem gerð er á skiltuðum hraða ef lækkun á hámarkshraða fylgja aðgerðir eins og t.d. kynningar, aukið eftirlit lögreglu og beinar aðgerðir á gatnakerfinu í formi hraðahindrana með einhverjum hætti.

Rétt er að hafa í huga að breytingar á meðalhraða endurspeglar breytingar á umferðaröryggi. Þeir sem aka hraðar taka meiri áhættu og þeir sem aka hægar taka minni áhættu. Meðalhraðinn endurspeglar því þá áhættu sem tekin er á heildina litið.



Ávinningur af fækkun slysa

Hlutfallslegan fjöldi slysa má reikna með jöfnunni $1,983 \times e^{(0,034 \times \text{hraðinn})}$. Eftirfarandi tafla sýnir reiknaðan fjölda slysa eftir hraðabreytingu annarsvegar og langtíma markmið þegar greipið er til aðgerða samhliða hraðabreytingum.

Hraðabr.	Slys fyrir	Slys eftir án aðg.	Slys langtíma
50 -> 30	20	15	10
50 -> 40	100	89	71
Samtals	120	104	81

Meðal samfélagslegur kostnaður við slys á götum þar sem veghaldið er á hendi bæjarins eða einkaaðila er 13,7 mkr. Í fyrra tilfellinu er reiknuð fækkun slysa 16 slys sem leiðir til sparnaðar upp á 219 mkr á ári en það er 8,6% af kostnaði við slys á gatnakerfi bæjarins. En heildar kostnaður er 2539 mkr á ári, sjá töflu að framan. Í seinna tilfellinu er reiknuð fækkun slysa 39 slys sem leiðir til sparnaðar upp á 534 mkr á ári en það er 21% af kostnaði við slys á gatnakerfi bæjarins.



Ábendingar um aðgerðir

Strandagata/Fjarðargata: Athuga með að setja strætókodda við gangbraut á mótis við Strandgötu 71 en þar eru skráð fimm óhöpp þar sem ekið er á óvarinn vegfarenda árin 2011-2020. Mælt er með að setja strætókodda við allar merktar gangbrautir á Strandgötu og Fjarðargötu frá Bæjartorgi að Flensborgartorgi.

Lækjargata. Athuga að setja strætókodda við gönguleið á gangbrautarljósum við Brekkugötu. Athuga að setja 30 km hraðahindrun á ljósastýrða gönguleið vestan við Öldugötu. Á báðum stöðum hafa orðið alvarleg slys á gangandi vegfarendum.

Stakkahraun/Dalshraun. Setja stöðvunarskyldu á Dalshraun. Athuga með að setja upphækkaða gönguleið yfir Dalshraun sunnan Stakkahrauns. Þarna hafa orðið fjöldi árekstra á tíu árum og þar af fjórir með minniháttar meiðslum.

Flatahraun. Athuga með setja hraðahindranir á tvær merktar gangbrautir. Við vestari gangbrautina hafa orðið tvö slys á gangandi vegfarendum með meiðslum á tíu árum, annað var alvarlegt.

Flatahraun/Álfaskeið. Setja stöðvunarskyldu á Álfaskeið gagnvart umferð á Flatahrauni.

Beina þeim tilmælum til Fjarðarkaupa að skilgreina gönguleiðir á bílastæðinu. Þar eru skráð fjögur slys á óvörðum vegfarendum á tíu árum, þar af eitt alvarlegt slys.

Fjarðarhraun. Beina þeim tilmælum til Vegagerðarinnar að íhuga að lækka hámarkshraða í 50 km/klst. Norðan Flatahrauns hafa orðið 18 umferðaróhöpp með meiðslum þar af tvö alvarleg slys á tíu árum.

Fjarðarhraun. Beina þeim tilmælum til Vegagerðarinnar að gera örugga gönguleið yfir Fjarðarhraun í framhaldi af göngustíg á milli Bæjarhrauns nr. 18 og 20. T.d. með uppsetningu umferðarljósa á gatnamótum Fjarðarhrauns og Stakkahrauns. Skammt sunnan Stakkahrauns hefur orðið eitt alvarlegt slys á gangandi vegfarenda.

Á eftirfarandi götum er rétt að íhuga að setja skilti sem mæla og birta öikumönnum hraða ökutækisins. Eitt til tvö þör skipt eftir stefnum og mati á aðstæðum. Á Hjallabraut milli Reykjavíkurvegar og Breiðvangs. Á Reykjavíkurveg. Á Flatahrauni milli Fjarðarhrauns og Reykjavíkurvegar. Á Lækjargötu milli Hringbrautar og Fjarðartorgs. Á Fjarðargötu-Strandgötu milli Bæjartorgs og Flensborgartorgs. Á Suðurbraut milli Strandgötu og Hvaleyrarbrautar. Á Hvammabraut milli Strandgötu og Klausturhvamms. Á Ásbraut milli Ástorgs og Vallartorgs.



Hraunbrún-Flatahraun/Reykjavegur. Athuga með að setja upphækkun (hraðahindrun) á gönguleið þvert á hægri beygju af Reykjavíkurvegi. Á þessum gatnamótum hafa orðið fjöldi umferðaróhappa með meiðslum fyrir árið 2014 en þá voru umferðarljósin endurnýjuð og stýringar gerðar betri. Eftir það fækkar slysum verulega. Rétt er þó að benda á að óvarðir vegfarendur á leið yfir Reykjaveg norðan Flatahrauns eru á sama tíma og vinstri beygja af Hraunbrún er á leið norður Reykjaveg. Ekið var á gangandi vegfarenda við þessar aðstæður árið 2020. Sama gildir um beygju af Flatahrauni inn á Reykjaveg til suðurs. Skoða ætti að setja gult blikkandi ljós á móti þeirri umferð til viðvörunar. Þeir sem taka vinstri beygju af Hraunbrún á leið norður Reykjaveg sjá ekki stöðuna á gönguljósunum, sjá mynd.



Hraunhella/Suðrhella-Selhella. Sett verði stöðvunarskylda á Selhelli og Suðrhelli gagnvart umferð á Hraunhelli. Þarna hafa orðið 28 umferðaróhöpp þar af 8 óhöpp með meiðslum og þar af eitt alvarlegt á tíu árum.



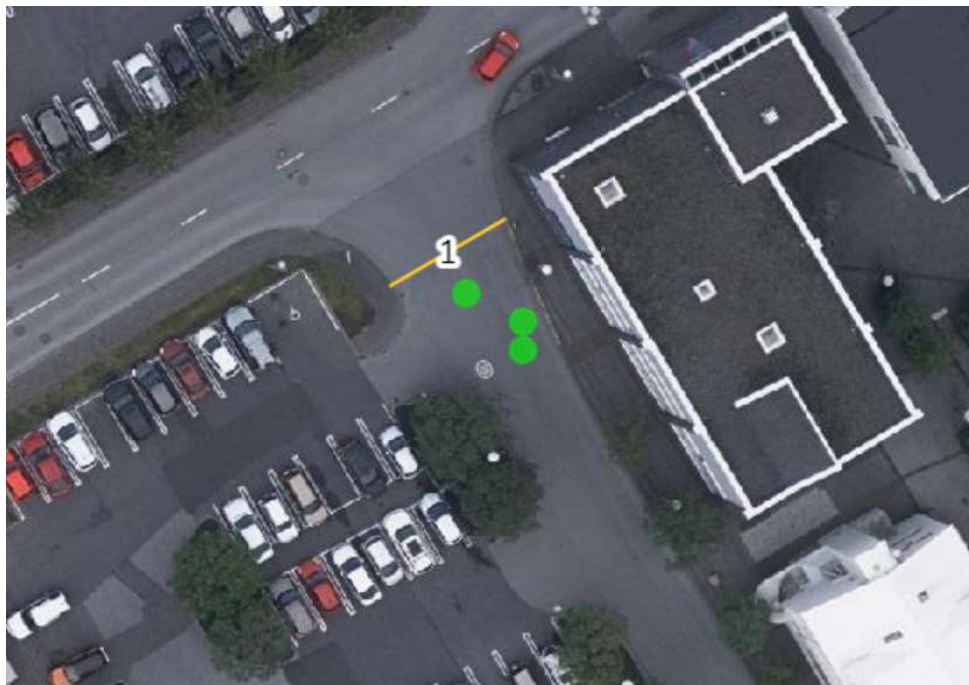


Ásvallabraut. Lækka/stytta manir við Kvistatorg, Hnappatorg og Nóntorg til að auka yfirsýn gangandi og hjólandi vegfarenda á stíg handan mana og ökumanna í hringtorgum m.t.t. hvors annars. Á Kvistavöllum við stíg norðan Kvistatorgs varð eitt alvarlegt slys þegar ekið var á barn á hjóli árið 2020. Athuga með að setja hraðahindrun alls staðar þar sem stígur meðfram Ásvallabraut þverar við svipaðar aðstæður og norðan Kvistatorgs.



Suðurbraut-Hringbraut/Strandgata. Á gatnamótunum eru tveggja fasa umferðarljós. Þarna hafa orðið 50 umferðaróhöpp á tíu árum og þar af eru sjö óhöpp með meiðslum á fólki. Fimmtán óhappanna tengjast vinstri beygju í veg fyrir umferð beint á móti þar af eru sex með meiðslum á fólki sem öll voru þegar beygt var af Strandgötu inn á Suðurbraut í veg fyrir mótlæga umferð. Athuga í samráði við Vegagerðina að bæta við þriðja fasanum sem myndi verja þessa beygju.

Fjarðargata við Landsbanka/héraðsdóm. Þrisvar hefur verið ekið á gangandi vegfarenda hér, sjá græna punkta á mynd. Breidd götunnar er um 9m þar sem gul lína er dregin. Með því að þrengja götuna í 6m mætti bæta verulega öryggi þeirra sem ganga hér yfir.





Kópavogi 22.02.2022

Heimildir:

- Umferðaróhöpp í Hafnarfirði 2000-2020, Samgöngustofa.
- Kostnaður umferðarslysa eftir alvarleika. Línuhönnun 2006.
- Samanburðarathugun á öryggi gangandi vegfarenda á höfuðborgarsvæðinu. Stefán Agnar Finnsson 2019.
- Hámarkshraðaáætlun Reykjavíkur – Tillaga. Dags. 22. mars 2021.
https://fundur.reykjavik.is/sites/default/files/agenda-items/hamarkshradaaaetlun_reykjavikur.pdf
- Trafíkksikkerhetshåndboken. <https://www.tshandbok.no/>
- Fart og trafíkksikkerhet. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=35297>
- Skýrsla um umferðarslys á Íslandi árið 2020.
<https://www.samgongustofa.is/media/umferd/skyrslur/Slysaskýrsla2020.pdf>
- Transport Model for the capital area of Iceland – SLH. https://wp.borgarlinan.is/wp-content/uploads/2021/02/samgongulikan_skyrsla.pdf?fbclid=IwAR09kCmdk80O95cWCMftIpiGs4RAOw-cK0qcJKHiREllm_nboHaojmGj47s
- UMFERÐARÖRYGGISÁÆTLUN HAFNARFJARÐAR 2018-2022.
<https://www.hafnarfjordur.is/media/umhverfi-og-gotur/2530-068-Umferdaroryggisaaetlun-Hafnarfjardar-7.2.2018.pdf>

Stefán Agnar Finnsson,
verkfr. MSc

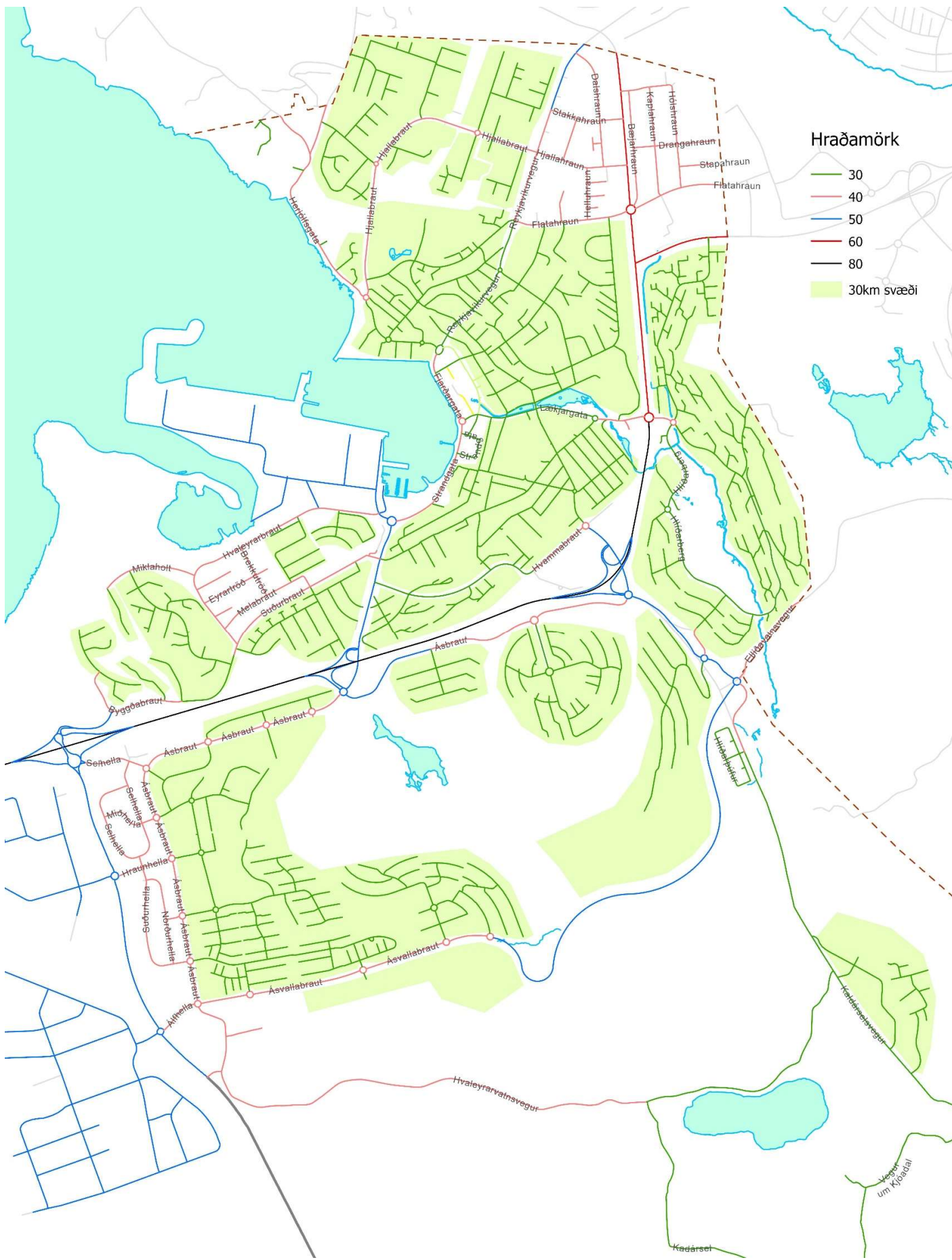


Listi yfir götur þar sem hraði lækkar.

Gata	Hraði fyrir	Hraði eftir	Frá	Til
Drangagata	50	30	Öll gatan	
Garðavegur	50	30	Í Hafnarfirði	
Haukahraun	50	30	Öll gatan	
Hlíðarþúfur	50	30	Öll gatan	
Hlíðarberg	50	30	Setbergstorg- Staðarberg	Burknaberg
Hlíðarþúfur	50	30	Hesthúsahverfi	
Hnappavellir	50	30	Öll gatan	
Hvaleyrvatnsvegur	50	30	Kaldársel	Kaldárselsvegur
Hvammabraut	50	30	Ásbraut	Kirkjugarður
Hvammabraut	50	30	Kirkjugarður	Kaldárselsvegur
Kaldársel	50	30	Öll gatan	
Kaldárselsvegur	50	30	Ellidavatnsveg	Hlíðarþúfur
Kaldárselsvegur	50	30	Frá Hlíðarþúfur	
Linnetsstigur	50	30	Fjarðargata	Strandgata
Lækjargata	50	30	Hringbraut	Fjarðargata
Reykjavíkurvegur	50	30	Flatahraun	Bæjartorg
Skógrækt	50	30	Öll gatan	
Sléttuhlíð	50	30	Öll gatan	
Staðarberg	50	30	Öll gatan	
Strandgata	50	30	Hafnafjarðarkirkja	Fjaran
Sumarhús	50	30	Öll gatan	
Vegur um Kjóadal	50	30	Öll gatan	
Álfhella	50	40	Öll gatan	
Ásbraut	50	40	Álftaás	Kaldártorg
Ásbraut	50	40	Ásvallabraut	Ástorg
Ásvallabraut	50	40	Klukkutorg	Aftantorg
Brekkutröð	50	40	Öll gatan	
Byggðabraut	50	40	Rampí að Reykjanesbraut	Hamrabbyggð
Byggðabraut	50	40	Suðurhoit	Holtabyggð
Bæjarhraun	50	40	Öll gatan	
Dalshraun	50	40	Öll gatan	
Drangahraun	50	40	Öll gatan	
Ellidavatnsvegur	50	40	Öll gatan	
Eyrartröð	50	40	Öll gatan	
Fjarðargata	50	40	Öll gatan	
Flatahraun	50	40	Öll gatan	
Flókagata	50	40	Öll gatan	
Grandatröð	50	40	Öll gatan	



Gata	Hraði fyrir	Hraði eftir	Frá	Til
Hamranes	50	40	Öll gatan	
Helluhraun	50	40	Öll gatan	
Herjólfstraub	50	40	Í Hafnarfirði	
Herjólfsgata	50	40	Öll gatan	
Hjallabraut	50	40	Öll gatan	
Hjallahraun	50	40	Öll gatan	
Hólshraun	50	40	Öll gatan	
Hraunhella	50	40	Krýsuvíkurvegur	Hellnatorg
Hvaleyrarbraut	50	40	Öll gatan	
Hvaleyrarvatnsvegur	50	40	Klukkutorg	Kaldársel
Kaplahraun	50	40	Öll gatan	
Kletthlíð	50	40	Kaldárselsvegur	Furuhlíð
Ljósatröð	50	40	Öll gatan	
Lækjargata	50	40	Reykjanesbraut	Hringbraut
Melabraut	50	40	Öll gatan	
Miðhella	50	40	Öll gatan	
Miklaholt	50	40	Öll gatan	
Norðurhella	50	40	Öll gatan	
Reykjavíkurvegur	50	40	Stakkahraun	Flatahraun
Selhella	50	40	Öll gatan	
Skútahraun	50	40	Öll gatan	
Stakkahraun	50	40	Öll gatan	
Stapahraun	50	40	Öll gatan	
Strandgata	50	40	Bæjartorg	Fjarðartorg
Suðurbraut	50	40	Strandgata	Lyngbarð
Suðurhella	50	40	Öll gatan	
Trönuhraun	50	40	Öll gatan	
Vesturgata	50	40	Öll gatan	
Vesturgata	50	40	Öll gatan	



Hraðamörk

- 30
- 40
- 50
- 60
- 80
- 30km svæði