

Reykjanesbraut

Minnisblað/HS

Júní 2017

Hafnarfjarðarkaupstaður leggur áherslu mikilvægi þess að mörkuð verði heildarstefna, þar sem tímasetning framkvæmda verði ákveðinn, við að ljúka framkvæmdum við Reykjanesbraut innan Hafnarfjarðar. Til að skýra samhengi þess er hér bent á nokkra þætti.

Framkvæmdir

Ríkið hefur staðið fyrir vegabótum víðsvegar á landinu. Samkvæmt vegaáætlun eru framkvæmdir við Reykjanesbraut frá Vogum að Kaldárselsvegi hugsaðar á árunum 2015-2022 (Þingsályktun um samgönguáætlun fyrir árin 2011-2022, samþ 19. júní 2012).

Í dag er hafin vinna við gerð mislægra gatanamóta við Krýsuvíkurveg en aðrar framkvæmdir á þessum vegakafla eru ekki komnar í undirbúning. Breikkun á Reykjanesbraut frá Kaldárselsvegi að Álftanesvegi eru ekki að sjá á áætlunum ríkisins.

Hér að neðan er samanburður á umfangi nokkurra framkvæmda en lögð er áhersla á að ekki er verið að draga úr mikilvægi þeirra framkvæmda sem fjármagn hefur verið veitt til.

	Lengd gangna í km	Lengd vega í km	Áætlaður kostnaður í mkr
Dýrfjarðargöng	5,3	8,1	11.600
Norðfjarðargögn	7,5	0,4	12.500
Bakkavegur	1	1,6	3.100
Kaldárselsvegi að Álftanesvegi		2	7.000
Vogum að Kaldárselsvegi		9	6.300

Þegar skoðað er heildarfjármagn til framkvæmda á höfuðborgarsvæðinu samkvæmt árskýrslum Vegagerðarinnar er ljóst að framkvæmdir þar hafa verið af mjög skornum skammti undanfarin ár.



HAFNARFJÖRÐUR

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	samtals
Reykjavík								0
Kopavogur	23					320	961	1.304
Mosfellsbær								0
Garðabær			550	250		276	49	1.125
Hafnarfjörður		150	50					200

Inni í þessum tölum eru ekki fjármagn vegna umferðaröryggismála, hjólastíga, öryggisaðgerða, mislægra gönguleiða og bætts flæðis almenningssamgangna.

Ef síðan er borið saman umferðarmagn 2016 miðað við fjölda akreina á nokkrum stöðum má sjá að umferðarmagn við Setberg er að nálgast mjög umferðarmagn í Ártúnsbrekku á akrein. Hins vegar er rétt að benda á að umferðin við Setberg fer öll um eitt hringtorg sem þar er með tveimur akreinum. Þannig má ljóst vera að um hringtorgið eða hluta þess fara að meðaltali 47.300 bílar á dag. Umferðin um torgið er orðin þannig að oft þarf að bíða lengi til að komast inn á torgið og jafnvel taka áhættu við það að reyna að komast inn í umferðina í torginu.

	Umferð (ÁDU)	Fjöldi akreina í báðar áttir	Umferð á hverja akrein
Ártúnsbrekka	88.005	6	14.668
Reykjanesbraut við Kaplakrika	27.565	4	6.891
Reykjanesbraut við Setberg	47.300	4	11.825
Reykjanesbraut við Fjarðarhraun	25.650	4	6.413
Reykjanesbraut í Reykdalsbrekkunni	31.250	4	7.813

Til samanburðar þá má nefna það að það ferðast um 45.000 farþegar með Strætó á dag sem er helmingur þeirra sem fara um Reykjanesbraut við Setberg miðað við tvo í bíl.

Staðan í Hafnarfirði

Mikil þörf er á að endurnýja gatnamótin í Kaplakrika sem og við Lækjargötu vegna slysatíðni og einnig vegna þess að þau eru löngu sprungin. Hringtorgið við Lækjargötu, Hlíðartorg, var hugsað sem bráðabirgðalausn á sínum tíma og var ætíð talað um að það mundi ekki anna umferðinni nema í skamman tíma. Þegar það var tekið í notkun árið 2004 var umferð við Setbergið um 30.000 á dag en er í dag um 47.300 bílar, sbr. hér að framan. T ljósagatnamótin við Kaplakrika anna ekki heldur þeirri umferð sem um þau fara og er mikil uppsöfnun bíla á álagstímum.



Samgöngustofa hefur tekið saman í ársskýrslu slysaskráningar 2015, tölur um slysamestu gatnamót á landinu sem og slysamestu vegi í dreifbýli. Gatnamótin við Lækjargötu og Kaplakrika eru í 5. og 6. sæti yfir slysa mestu gatnamót í þéttbýli og í 1. og 2. sæti yfir slysa mestu hringtorgin á höfuðborgarsvæðinu. Á vegkaflanum frá Kaldárselsvegi að Krýsuvíkurvegi (með gatnamótum) eru rúmlega 100 slys fyrir sama tímabil. Þessi vegkafl er 3,5 km sem gefur gildið 28 slys á km.

Það sem brennur mjög á fólki er að tryggja umferðaröryggi á veginum sem og að tryggt sé að íbúar sveitarfélagsins komist til og frá heimilum sínum. Í dag er staðan þannig að erfitt er að nýta sér þau gatnamót sem eru í plani til að komast til og frá Reykjanesbraut. Umferð sem kemur úr hliðargötum þessa gatnamóta við Reykjanesbraut komast ekki inn á veginn þar sem straumurinn á Reykjanesbraut er svo þungur. Miklar umferðarteppur skapast og fólk tekur mikla áhættu við að koma sé inn í umferðina Vegna þessa eru umferðin farin að hríslast um íbúðargötur til að leita sér að betri leiðum út úr þessum hverfum sem leiðir af sér aukna umferð um hverfin og aukna slysaáætlu þar. Þetta er umferð sem á ekki heima innan hverfanna.

Einnig er bent á mikilvægi þess að ljúka við tvöföldun á Reykjanesbraut í gegnum bæinn, það er frá Kaldárselsvegi og útfyrir Krýsuvíkurveg. En nokkur alvarleg slys hafa orðið þar síðustu misseri sem þarf að bregðast við. Einnig virðist umferðarálag þar vera að aukist til muna og eru raðir á álagstímum komnar vestur fyrir Krýsuvíkurveg, þegar mest er.

Jafnframt er rétt að benda á að auk mikillar fjölgunar íbúa m.a. vegna nýrra hverfa á Völlum á sér stað mikil uppbygging atvinnuhúsnæðis á Völlunum. Ícelandair hefur hafið umfangsmikla starfsemi á Völlunum og allar líkur á að félagið muni byggja upp sínar höfuðstöðvar þar. Stór hluti áhafna Ícelandair mætir til vinnu í nýrri starfstöð félagsins í Hafnarfirði.

Hátt hlutfall þeirra starfsmanna sem mæta til vinnu í nýju iðnaðarhverfi og hjá Ícelandair koma úr öðrum sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu sem leiðir til þess að þar er um hreina viðbót við umferðina um Reykjanesbrautina í Hafnarfirði og þar með talið sem fer um hringtorgið við Setberg, Hlíðartorg.

Rétt er einnig að benda á mikla aukningu ferðamanna sem koma í gegnum Leifsstöð og fara um Reykjanesbrautina.

Af öllu þessu má ráða að mikil þörf er á auknu framkvæmdafé til vegamála og þá sér í lagi í Hafnarfirði.

