



Reykjanesbraut (41) – Krísuvíkurvegur (42) Tenging við Flugvelli 1 Hafnarfirði

Frumdrög

Umferðaröryggismat (e. RSIA)

Athugasemdir við umferðaröryggismatið eru færðar inn í viðeigandi kafla með rauðu skáletri.

Apríl 2016

Efnisyfirlit

1.	Gögn sem voru yfirfarin	3
2.	Almennt.....	3
3.	Umhverfi.....	3
4.	Leiðaval.....	3
5.	Vegamót.....	3
6.	Hraði	4
7.	Aðliggjandi vegir og skipulag	4
8.	Óvarðir vegfarendur	5
9.	Samanburður kosta	5
10.	Niðurstöður.....	5

1. Gögn sem voru yfirfarin

Eftirfarandi gögn voru yfirfarin við öryggismat:

- Reykjanesbraut – Tenging við Flugvelli 1 Hafnarfirði, dags. mars 2016.
 - Greinargerð um mögulegar tengingar við lóðina að Flugvöllum 1 við mislæg vegamót Reykjanesbrautar og Krýsuvíkurvegar með beinni hætti en gert er ráð fyrir í núverandi skipulagi.
 - Verkfræðistofan Efla gerði greinargerðina.
 - Vegagerðin og Hafnarfjarðarbær voru verkkaupar.

2. Almenn

Um er að ræða umferðaröryggismat (e. RSIA) á mögulegum tengingum við lóðina að Flugvöllum 1 við mislæg vegamót Reykjanesbrautar og Krýsuvíkurvegar.

Upplýsingar varðandi vegtegund, umferðarmagn og dreifingu umferðar má finna í greinargerðinni sem var yfirfarin.

Í rýnihóp voru Daníel Árnason hjá Vegagerðinni og Hörður Bjarnason verkfræðingur hjá Mannviti.

3. Umhverfi

Í greinargerðinni var ekki fjallað sérstaklega um áhrif tillagna á umhverfi.

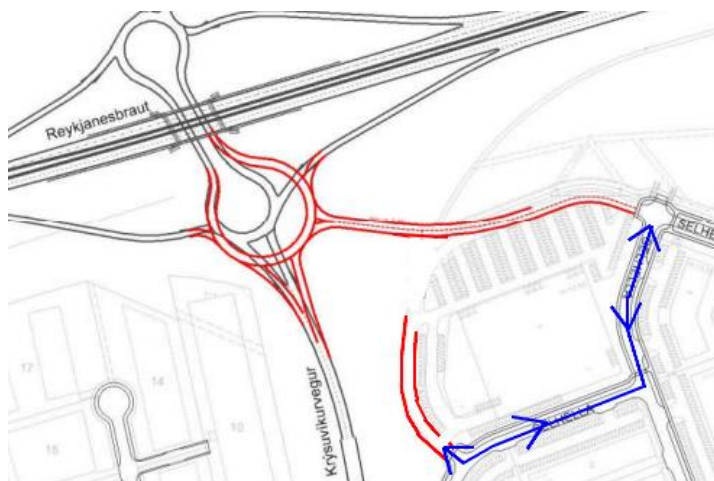
4. Leiðaval

Varðandi mynd 2 á blaðsíðu 1 í greinargerð er sýnd áætluð umferð um nýja hringtorgið eftir breytingar. Rýnihópur veltir fyrir sér hvort umferð um arma hringtorgsins sem tengjast Reykjanesbraut muni ekki aukast en skv. mynd verður umferð þar óbreytt.

Breytingin er innan þeirra marka sem nákvæmni greiningarinnar leyfir.

5. Vegamót

Heldur stutt er á milli fyrirhugaðs hringtorgs og nýrra T-gatnamóta við Selhelli í tillögum 1A og 1B. Rýnihópur spyr hvort könnuð hafa verið áhrif þess að tengja nýja hringtorgið við Selhelli/Vallatorg án uppsetningu nýrra T-gatnamóta. Sjá mynd hér að neðan þar sem bláa línan sýnir mögulega umferð án nýrra T-gatnamóta.



Möguleikinn að tengja beint við gatnamótin á Selhelli var ekki skoðaður sérstaklega. Ástæðan er að tengigatan fer um lóðina að Selhelli 1, sem þegar hefur verið úthlutað. Ekki var talið raunhæft að skoða tillögu sem hefur það að markmiði að stytta akstursleið að nærliggjandi lóð (Flugvellir 1) án þess að gert sé ráð fyrir tengingu við lóðina sem farið er um.

Hins vegar er tekið undir þá athugasemd að fjarlægðin í hringtorgið er stutt (~75m).

6. Hraði

Þrátt fyrir stækkun á hringtorgi ætti umferðarhraði ekki að vera stórt vandamál í fyrirhuguðum tillögum.

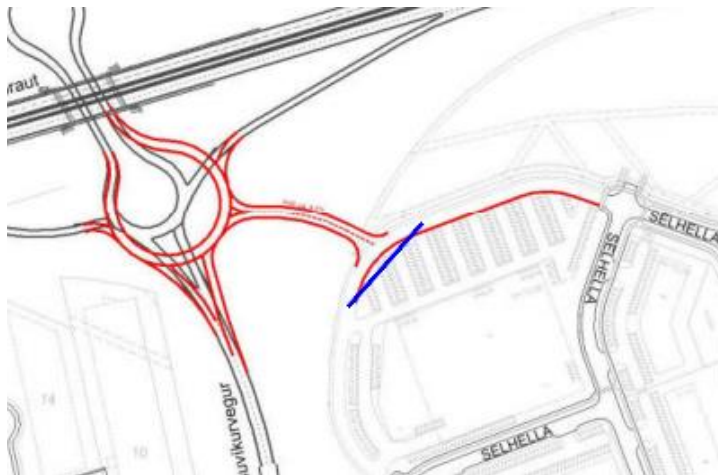
Í kafla 3.1 á bls. 5 er minnst á að hraði geti orðið óæskilega hár á tengigötunni í tillögu 1A. Rýnihópur telur óverulega hættu á því þar sem sveigja er á götunni og stutt á milli gatnamóta.

Í leiðbeiningum að hönnun hringtorga er varað við því að hafa hrintorg óþarflega stór vegna hættu á hraðaakstri. Hringtorgið í tillögu 1 er í stærra lagi þannig að ástæða þótti til að benda á það atriði.

Í kafla 3.1 er verið að benda á að tengingin sé framandi hlutur í flokkuðu gatnakerfi. Hún liggur beint úr stofnbrautakerfinu um mislægu gatnamótin og inn á þéttbýlisgötu. Þetta misræmi gæti valdið hærri hraða á tegningunni en annars væri.

7. Aðliggjandi vegir og skipulag

Varðandi skipulag tillögu 1B er gert ráð fyrir að bílastæði liggi nokkuð þétt að nýju götunni við tenginguna að hringtorginu. Rýnihópur gerir reyndar ráð fyrir að skipulagi bílastæðis verði breytt ef tillaga 1B verður valin en rétt er að minnast á og hafa í huga að mikilvægt er að tryggja að ökutæki sem kunna að vera lagt á bílastæðinu hafi ekki neikvæð áhrif á sjónlengdir ökumanna sem munu aka eftir nýju götunni. Sjá mynd hér að neðan þar sem bláa sjónlínan fer í gegnum hluta bílastæðis.



Í tillögunum er engin afstaða tekin til skipulags innan lóða. Væntanlega yrði það gert ef farið verður í þessa breytingu.

8. Óvarðir vegfarendur

Í greinargerðinni var ekki fjallað sérstaklega um áhrif tillagna á óvarða vegfarendur.

Áhrif á óvarða vegfarendur eru talin lítil. Þó má frekar reikna með jákvæðum áhrifum þar sem umferð er dregin frá Ásbraut út í útjaðar hverfisins.

9. Samanburður kosta

Rýnihópur er sammála höfundum greinargerðar að tillögur 2 og 3 komi ekki til greina.

Tillaga 2 myndi eingöngu breyta aðstæðum fyrir þá sem ætla frá Sel- og Miðhelli en virðist hafa afar lítil áhrif á þá sem ætla að svæðinu vegna uppsetningar á miðdeili. Í raun mætti einnig íhuga að sleppa hægri beygjunni inn á svæðið þar sem færri eru að aka Krísuvíkurveg úr suðri og þeir geta farið inn á svæðið með því að aka eftir Hraunhelli.

Tillaga 3 sýnir afar erfiða tengingu inn á rampa með tilheyrandi vandræðum hvað varðar t.d. langhalla vegar og mögulega truflanir á sjónlengdum. Þá getur verið varhugavert að setja gatnamót á miðjan rampann þar sem ökumenn á rampanum eru fyrst og fremst að hugsa um að koma sér inn á Reykjanesbraut með auknum hraða og fléttun við þá umferð. Líkur eru á að umferð frá hliðargötu hefði neikvæð áhrif á slíkar aðstæður.

Annars er rýnihópur einnig sammála því að tillaga 1A sé einna öruggust. Mikilvægt er að umferð að og frá nýja hringtorginu sé nokkuð greið og í því samhengi virðist tillaga 1A betri. Þrátt fyrir að umferðarhraði verði hugsanlega hærri í tillögu 1A getur möguleg uppsöfnun ökuækja á nýja armi hringtorgsins í tillögu 1B haft neikvæð áhrif á umferðaröryggi í hringtorginu.

Aftast í lokaorðum greinargerðar er rætt um að lausn 1 sé sú sem helst komi til greina og þá frekar lausn A. Strax á eftir er þó fjallað um ókosti hennar og neikvæð áhrif. Rýnihópur finnst vanta aðeins upp á jákvæðan rökstuðning fyrir vali á tillögu 1A í lokaorðum og ástæður þess að hún sé valin fram yfir tillögu 1B.

Tekið er undir þessa athugasemd. Eðlilegt er að í lokaorðum komi fram kostir lausnar 1A en ekki bara ókostir. Kostirnir eru fyrst og fremst bætt aðgengi að lóðunum nálægt Reykjanesbraut (Flugvöllum og Selhelli) og minni umferð um Ásbraut. Munurinn milli A og B er hins vegar umferðartæknilegs eðlis auk þess að ekki er sama hættu á uppsöfnun á nýja armi hringtorgsins líkt og bent var á hér að framan.

10. Niðurstöður

Almennt er um að ræða nokkuð góða greinargerð þar sem fjórir mismunandi kostir eru bornir saman. Rýnihópur er sammála höfundum greinargerðar að tillaga 1A sé sú sem kemur helst til greina.

Rýnihópur finnst vanta ákveðinn samanburð við núlllausn, þ.e. ef engu verður breytt í skipulagi, og þá einnig að tiltekna séu helstu ástæður þess að út í þessar skipulagsbreytingar var farið. Væntanlega er verið að tryggja að umferð vegna Flugvalla 1 komist á einfaldan og öruggan hátt að og frá Reykjanesbraut og þá einnig að sú umferð hafi ekki neikvæð áhrif á umferð íbúa í kring. Það virðist þó vanta einhverja umræðu um slíkt.

Réttmæt ábending en aðdragandi verkefnisins gerði það að verkum að það var ekki gert.

Eins og nefnd var í kafla 5, Vegamót, er heldur stutt á milli fyrirhugaðs hringtorgs og nýrra T-gatnamóta við Selhelli í tillögum 1A og 1B. Rýnihópur er áhugasamur um að vita hvort könnuð hafa verið áhrif þess að tengja nýja hringtorgið við Selhelli/Vallatorg án uppsetningu nýrra T-gatnamóta.

Sjá umfjöllun framar.

Fyrir hönd rýnihópsins

Daníel Árnason, umferðaröryggisrýnir

Hörður Bjarnason, verkfræðingur