

ÁHRIF AF GERÐ HJÁLEIÐA FRAMHJÁ ÞÉTTBÝLI

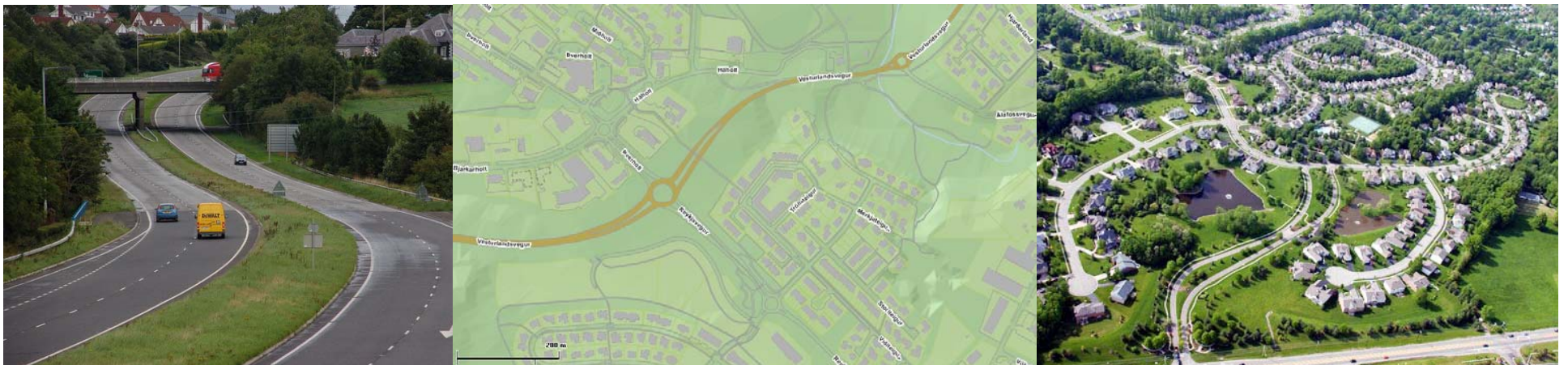
Rannsóknarráðstefna Vegagerðarinnar
Hrafnhildur Brynjólfsdóttir
hbr@verkis.is
6. nóvember 2009



Hjáleiðir

Hjáleið er vegur sem lagður er fram hjá þéttbýli til að léttu umferð af þéttbýlinu og auka flutningsgetu með nýjum vegi.

Tengist þeirri hugmyndafræði í umferðarskipulagi að aðskilja samgöngumáta og flokka gatnakerfi, aðskilja hæga innanbæjarumferð og hraða gegnumumferð.





Í stuttu máli

Í verkefninu er farið yfir niðurstöður erlendra rannsókna um áhrif hjáleiða á umferðaröryggi, landnotkun, heilsu og efnahag.

Hver eru einkenni hjáleiða.

Hjáleiðir hafa bæði jákvæð og neikvæð áhrif – hver eru þau?

Ef ekki hjáleið, hvað þá ?

Tekin dæmi frá Selfossi og Borgarnesi





Einkenni hjáleiða

Hraðbrautir
Langar sjónlínur
Fá gatnamót
Breið veghelgunarsvæði
Eru fyrir utan þéttbýli
Gatnamót mislæg

Bogadregin veglína
Hár ökuhraði
Engar gönguþveranir í plani
Engin uppbygging við veg
Færa gegnumakstur úr þéttbýli
yfir á hjáleiðina





Jákvæð áhrif hjáleiða

- Minni umferðarhávaði, loftmengun og truflun
- Betri aðstæður fyrir gangandi í þéttbýlinu
- Vegurinn í bænum minni farartálmi milli hverfa
- Færri slys í þéttbýlinu þegar umferð minnkar
- Styttri ferðatími fyrir staðbundnu gegnumumferðina
- Minni þungaflutningar fara í gegn um í þéttbýli
- Minni umferð í þéttbýlinu
- ...og fleira





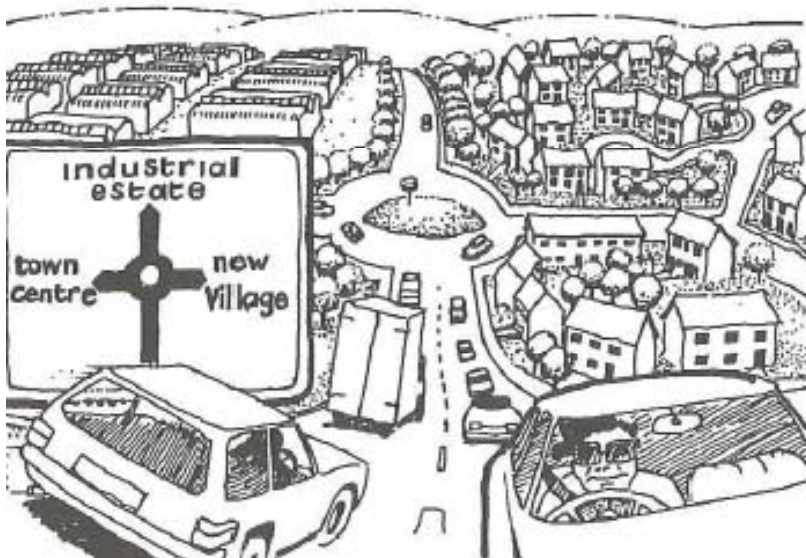
Neikvæð áhrif hjáleiða...

- Umferðarhávaði, loftmengun, truflun og sjónræn áhrif færð í dreifbýlið
- Þegar þrýstingur verður um uppbyggingu við hjáleiðina = dreifð bílháð uppbygging.
- Á uppbyggingu þjónustu í miðbæjum sem hafa hag af mikilli umferð
- Tilhneiging er til að verslun og þjónusta flytji til hjáleiðarinnar sem grefur undan miðbænum og lengra verður fyrir íbúa að sækja þjónustu
- Þrýstingur verður um uppbyggingu við hjáleiðina sem stuðlar að dreifðri bílháðri byggð.
- Meira land tekið undir samgöngumannvirki og byggð



Neikvæð áhrif...

- Hjáleiðin býr til hindrun f. umferð t.d. gangandi
- Hjáleiðir hvetja vegfarendur til að lengja og fjölga ferðum
- Slysasparnaður í þéttbýlinu getur orðið að engu vegna meiri alvarleika slysa á hjáleiðinni
- Hjáleiðir eru dýrar





Áhrifaþættir...

- Jákvæð áhrif magnast eftir því eftir því sem umferðin sem flyst yfir á hjáleiðina er meiri
- Ef hlutfall gegnumumferðar er lágt ætti að skoða gaumgæfilega hvort að hjáleið sé rétta leiðin til að minnka áhrif vegna umferðar í þéttbýlinu
- Hjáleiðin mun ekki flytja alla gegnumumferð úr bænum
- Hjáleiðir minnkar umferð í þéttbýlinu e.t.v. bara tímabundið, sérstaklega ef hlutfall umferðar er lágt
- Hægt er að draga úr þessum neikvæðum áhrifum hjáleiða með hönnun svo sem með fyrirkomulagi gatnamóta, fjölda akreina, leyfðum umferðarhraða o.sv. fr.
- Eftir sem áður þarf að gera úrbætur á veginum í gegn um þéttbýlið



Ef ekki hjáleið, hvað þá ?

Endurnýjun akstursleiðarinnar í gegn um þéttbýlið
Hraðalækkandi aðgerðir

Byggt á hefðbundinni notkun götunnar þar sem gert er ráð
fyrir að allir notendahópar nýti sama göturými

Rannsóknir sýna að hraðalækkandi aðgerðir geta hægt á umferð, fækkað slysum og aukið öryggi og þannig náð sambærilegum árangri um bætt umferðaröryggi og væntingar eru um að ná með gerð hjáleiðar

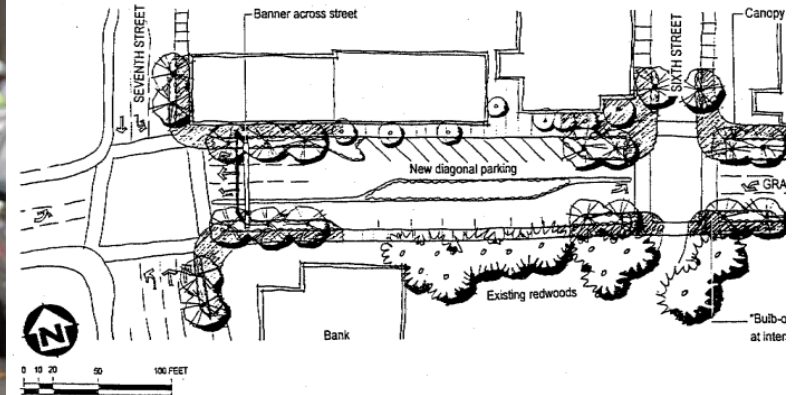
Aukið umferðaröryggi er ekki eina markmiðið með gerð hjáleiða – fleiri þarf að taka til skoðunar

Velja þarf bestu lausnina miðað við þau markmið sem á að ná



Endurhönnun þéttbýlisgötu

- Gatan þjóni bæði þörfum gegnumumferðarinnar og annarra notenda götunnar (þjónustufyrirtæki, gangandi vegfarendur)
- Hægt að skipta götunni í götukafla miðað við mikilvægi hennar sem umferðaræðar (d: Ártúnsbrekka) eða staðar til að vera á (d: Austurstræti). Á ensku er talað um “link and place”.
- Mismunandi hönnunarforsendur fyrir hvern götukafla





Hjáleiðir á Íslandi - Selfoss

Hjáleið er á aðalskipulagi við Selfoss

- Unnið að umhverfismati og vali á veglínu
- Framkvæmdin felur í sér einbreiðan veg og nýja brú yfir Ölfusá
- Í matsáætlun fyrir umhverfismat framkvæmdarinnar eru **markmið** með gerð hjáleiðarinnar **að auka umferðarrýmnd og umferðaröryggi**
- Mikil óþægindi eru af gegnumumferð í miðbæ Selfoss og íbúar vilja minnka þau óþægindi

Tafla 3-1 Umferð á Suðurlandsvegi árið 2007.

Staðsetning teljara	Árzdags- umferð (ÁDU) bílar/dag	Sumardags- umferð (SDU) bílar/dag	Vetrardags- umferð (VDU) bílar/dag
Geitháls	10.107	12.547	7.689
Sandskeið	9.017	11.316	6.714
Hellisheiði	6.728	8.579	5.057
Ingólfsfjall	7.530	9.506	5.730
Selfoss, austan	3.676	4.977	2.566





- Umferðarkönnun frá 2004 sýnir að gegnumumferðin um Selfoss er um 14% af heildarumferðinni á þjóðveginum inni í bænum
- Hlutfall gegnumumferðar er lágt = jákvæð áhrif af færslunni minnka
- Ávinningur af færslunni gæti orðið hverfandi vegna aukinnar umferðar og áformaðrar uppbyggingar í miðbæ Selfoss
- Óvíst er hversu mikið af gegnumumferðinni myndi áfram fara um Selfoss
- Ekki er hægt að búast við að gerð hjáleiðar hafi afgerandi áhrif á alvarleika óhappa á veginum í gegnum Selfoss, sem ekki er mikill fyrir
- Umferðin á vegunum að Selfossi er ekki það mikil að þörf sé á aðgerðum vegna hennar

Áætla má að gerð hjáleiðar um Selfoss muni ekki þjóna þeim markmiðum um bætt umferðaröryggi, umferðarrýmd og minni óþægindi í þéttbýlinu sem sett hafa verið



Selfoss - umræða

- Sveitarfélagið Árborg vill að hjáleiðin verði sem næst bænum og hefur lagst gegn tillögu Vegagerðarinnar um að hjáleiðin verði norðar og fjær bænum
- Sveitarfélagið og hagsmunaaðilar leggja áherslu á að eftir gerð hjáleiðarinnar verði markvisst unnið að því að halda í þá gegnumumferð sem sækir þangað þjónustu !

Árborg og Hraungerðishreppur hafa áform um uppbyggingu við hjáleiðina og mun umferðin áfram fara í gegnum þéttbýlið !





Selfoss - umræða

Hjáleið er vegur sem lagður er fram hjá þéttbýli til að létta umferð af þéttbýlinu og auka flutningsgetu með nýja veginum

Sveitarfélögin...

- áforma uppbyggingu við hjáleiðina
- leggja áherslu á mikilvægi hjáleiðarinnar sem tengingar við austurhluta Selfoss
- leggja áherslu á að halda umferðinni inni í bænum

Draga má þá ályktun að hlutverk hjáleiðarinnar sé að búa til nýja tengingu innan þéttbýlisins eða fjölga leiðum í gegnum þéttbýlið en ekki færa hana út fyrir það.

Hönnun þessarar nýju tengingar ætti því að taka mið af því.





Selfoss umræða

- Hjáleiðin þarf að taka mið af væntanlegu umhverfi sínu með lægri umferðarhraða, göngupverunum og nálægð við byggð
- Hámarkshraði á þjóðveginum á ekki að verða miðaður við 90 km/klst

Nýbygging. (Stofnkostnaður)

Stofnvegir

Við nýbyggingu allra stofnvega, skal stefnt að því að hanna alla þætti með hliðsjón af veghönnunarreglum og hönnunarhraða ≥ 90 km/klst.

Ef víkja þarf frá ofanefndri stefnu skal fá til þess samþykki vegamálastjóra.

Skv. vegalögum er veghelgunarsvæði stofnvega 30m til beggja hliða frá miðlínu



Vinnsla greinargerðar er á lokastigi

Ábendingar vel þegnar:
hbr@verkis.is

Hægt er að fá drög að greinargerð til yfirlestrar ef áhugi er fyrir því

Takk fyrir

