

MINNISBLAÐ

SKJALALYKILL

1864-025-MIN-001-V01

DAGS.

27.08.2021

SENDANDI

Berglind Hallgrímsdóttir
Elín Ríta Sveinbjörnsdóttir

VERKHEITI

Umferðar-og samgönguáætlun Reykjanesbæjar

VERKKAUPI

Reykjanesbær

DREIFING

Gunnar Ellert Geirsson (Reykjanesbær)

MÁLEFNI

Umferðaröryggi við Myllubakkaskóla

SAMANTEKT

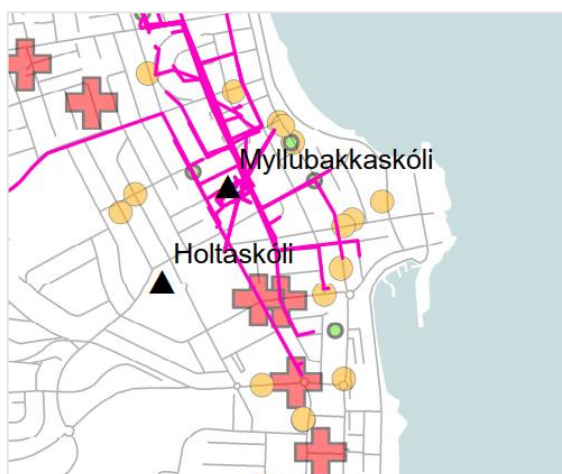
- Að beiðni Reykjanesbæjar skoðaði EFLA öryggi gönguleiða skólabarna í Myllubakkaskóla yfir Hringbraut.
- Ein þverun er til staðar í dag og má áætla að samsíða bílastæði beggja vegna við hana skyggi á gangandi og hjólandi vegfarendur. Einnig er strætóstoppistöð við þverunina.
- Komið er með þrjár tillögur að aðgerðum við Hringbraut.
- Tillaga 1, er erfið vegna akstursferla strætisvagna og fláa upphækkunar. Tillaga 2 gengur upp en þar er lagt til strætókoddar og miðeyja milli akreina. Tillaga 3 felur í sér tvær hraðahindranir og lækkun hámarkshraða framhjá skólanum.
- Það er mat ráðgjafa að tillaga 3 væri æskilegust til að tryggja umferðaröryggi skólabarna meðfram Myllubakkaskóla en að öðrum kosti er mælt með tillögu 2.

Inngangur

Að beiðni Reykjanesbæjar skoðaði EFLA umferðaröryggi og aðgengi skólabarna á Hringbraut, við Myllubakkaskóla.

Úr ferðavenjukönnun sem EFLA lagði fyrir skólabörn í Reykjanesbæ vorið 2020 kom í ljós að töluverður meirihluti nemenda Myllubakkaskóla er skutlað í skólann, eða 58% af krökkum í 3. 6. og 9. bekk á meðan hlutfallið var 35% í öllum grunnskólum Reykjanesbæjar. Helsta leiðin til að minnka umferð í kringum skólann og auka umferðaröryggi er að fá fleiri börn til að ganga eða hjóla í skólann. Slíkt gerist ekki nema börn og foreldrar upplifi að leiðin sem þau fara sé örugg.

Út frá ferðavenjukönnuninni var hægt að sjá að einhver fjöldi nemenda þverar Hringbrautina, úr vesturhluta bæjarins (sjá mynd 1).

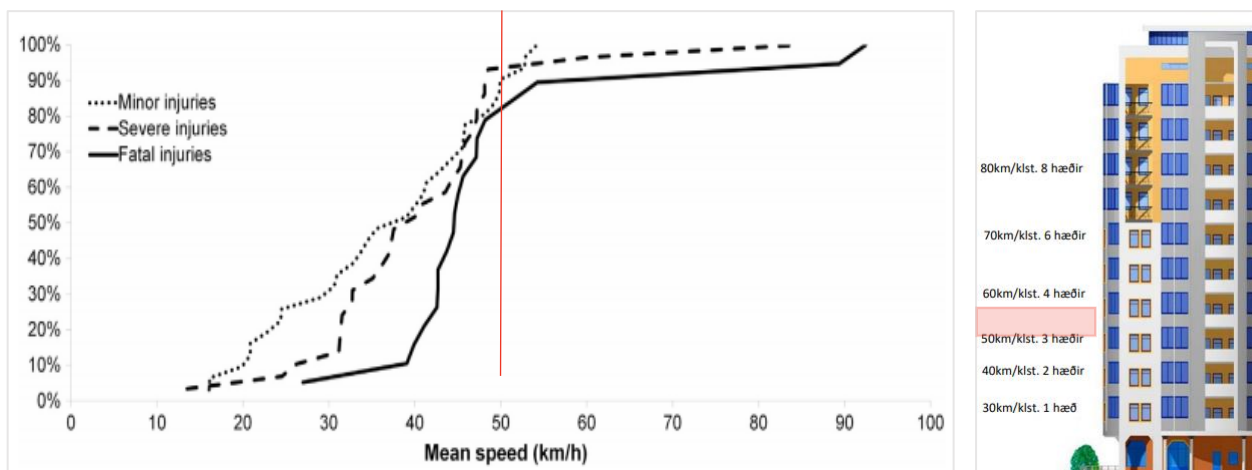


MYND 1 Til vinstri, niðurstöður úr gönguleiðum skólabarna í Reykjanessbæ. Til hægri, núverandi þverun yfir Hringbraut.

Skipulögð gönguleið er frá Miðtúni að Myllubakkaskóla en í dag er gangbraut norðan við Miðtún yfir Hringbraut. Þverunin er merkt gangbraut og eru samsíða bílastæði beggja vegna gangbrautarinnar (mynd 1 til hægri). Einnig er stoppistöð almenningsvagna norðan við gangbrautina.

Leyfilegur hámarkshraði á Hringbraut er 50 km/klst. og við slíkan hraða er mikilvægt að tryggja öryggi óvarinna¹ vegfarenda við þveranirnar en mun meiri líkur eru á alverlegum meiðslum og banaslysum óvarinna vegfarenda við 50km/klst. samanborið við 30 km/klst. Mynd 2 til vinstri sýnir líkurnar á minniháttar, meiriháttar og banaslysum í götum eftir því hver leyfilegur hámarkshraði er í götunni. Eins og sést á myndinni aukast líkur á bana- og meiriháttar slysum verulega í götum þar sem hraðinn er 50 km/klst. (rauð lína á mynd 2). Mynd 3 til hægri sýnir svo þá krafta sem verða í árekstrum sem fallhæð. Þ.e. við árekstur á hraðanum 50 km/klst. má gera ráð fyrir að óvarinn vegfarandi verði fyrir svipuðum kröftum og við það að falla af þriðju hæð í blokk.

¹ Óvarinn vegfarandi: Vegfarandi sem ekki er varinn af yfirbyggingu ökutækis í umferð, svo sem gangandi og hjólandi vegfarandi, þ.m.t. ökumaður og farþegi bifhjóls og torfærutækis.



MYND 2 Til vinstri, líkur á minniháttar, meiriháttar og banaslysum óvarinna vegfarenda með tilliti til leyfilegs hámarkshraða í götu. Til hægri, fall af þriðju hæð í fjölbýlishúsi sýnir nokkurn veginn þá krafta sem óvarinn vegfarandi verður fyrir við árekstur á 50 km/klst.

Til að tryggja öryggi vegfarenda er því æskilegt að lágmarka hraða ökutækja þar sem óvarðir vegfarendur þvera götur. Því er mikilvægt að annars vegar:

- Skilta leyfilegan hámarkshraða eftir einkennum götunnar og þeim vegfarendum sem um hana fara.
- Hanna götuna og hraðatakmarkandi aðgerðir í samræmi við leyfilegan hámarkshraða.

Með tilliti til þessa og til að skapa umhverfi þar sem fleiri nemendur geta gengið og hjólað sjálfir í skólann var ákveðið að skoða mismunandi lausnir fyrir þverun yfir Hringbraut, við Myllubakkaskóla.

Þverun yfir Hringbraut

Æskilegt er að skoða leiðir til að fjarlægja/færa til bílastæði við þverunina en ökutækjum sem er lagt svo þétt við þverun skyggja á óvarða vegfarendur.

Í leiðbeiningum um gönguþveranir er miðað við að gangbrautir séu annaðhvort <1 m eða > 5 m frá gatnamótum. Gangbrautin eins og hún er í dag er <1 m frá gatnamótum en hins vegar er þverunarvegalengdin nokkuð löng en miðað er við að hafa miðeyju ef þverunarlengd er meiri en 8 m.

Tillaga 1 – mynd 3

„Eyra“ (hellulagt/steypt svæði) er gert gegnt Miðtúni og að þeim stað sem strætóstoppistöð er í dag til að minnka þverunarvegalegd.

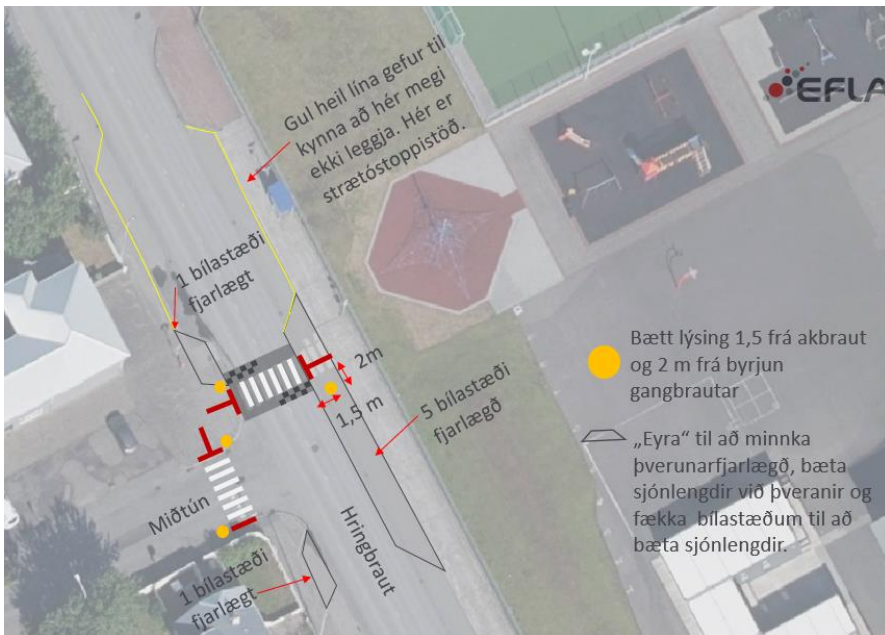
Við stoppistöð eru málaðar gular línur svo að það sé skýrt að þar megi ekki leggja ökutæki. Sama gildir vestan megin á Hringbraut, en þar eru bílastæði fjarlægð og gerður góður strætóvasi.

Einnig er lagt til að gerð sé þverun yfir Miðtún svo vegfarendur fari ekki að þvera Hringbrautina sunnan Miðtúns. Með tilliti til þess að einstefna er á Miðtúni og umferð ætti að vera hæg, ætti að nægja að hafa merkta gangbraut, án upphækkunar þótt vissulega væri það kostur. Einnig er mælt með bættri lýsingu við gangbrautina.

Gangbrautarlýsing er sett við þverunina en mikilvægt er að lýsa vel upp þveranir óvarða vegfarenda.

Æskilegt er að gangbrautarlýsing sé um 2 m frá gangbraut og 1,5 m frá akbraut. Með þessu móti er verið að

lágmarka vegalengdina sem óvarðir vegfarendur eru að þvera, bæta lýsingu og sjónlengdir. Mælt er með að þverunin sé upphækkuð.



MYND 3 Tillaga 1 þar sem upphækkuð gangbraut er sett á þeim stað sem núverandi gangbraut er. Upphækkunin virðist hafa áhrif á akstursferla strætó inn að stoppistöð.

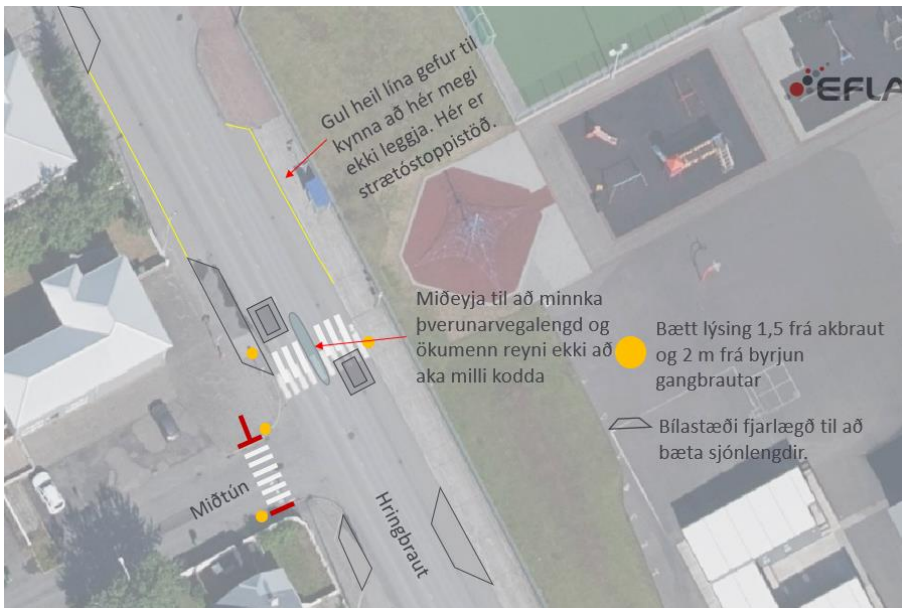
Aksturferlagreining sýnir hins vegar að erfitt er að hafa gangbrautina upphækkaða þar sem hún hefur áhrif á akstursferla strætisvagna. Því var ákveðið að skoða aðrar aðgerðir.

Tillaga 2 – mynd 4

Í tillögu 2 er sett miðeyja á Hringbraut og svonefndir strætókoddar beggja vegna við gangbrautina til að hægja á almennri umferð (strætóvæn hraðahindrun). Æskilegt er að bæta lýsingu við gangbrautina, eins og í tillögu 1 en fjarlægja þarf nokkur bílastæði til að tryggja réttar sjónlengdir við gatnamótin. Einnig er lagt til að gerð sé þverun yfir Miðtún svo vegfarendur fari ekki að þvera Hringbrautina sunnan Miðtúns. Með tilliti til þess að einstefna er á Miðtúni og umferð ætti að vera hæg, ætti að nægja að hafa merкта gangbraut, án upphækkunar þótt vissulega væri það kostur. Einnig er mælt með bættri lýsingu við gangbrautina.

Gular línur eru málaðar í kantinn hjá stoppistöð til að gefa til kynna að þar megi ekki stöðva ökutæki. Þó má einnig íhuga að leyfa öikumönnum að nýta sér stoppistöðina sem sleppistöð til að sækja og skutla börnum á morgnana.

Aksturferlagreining sýnir að unnt er að framkvæma þessa lausn án þess að hafa áhrif á aksturferla strætisvagna.

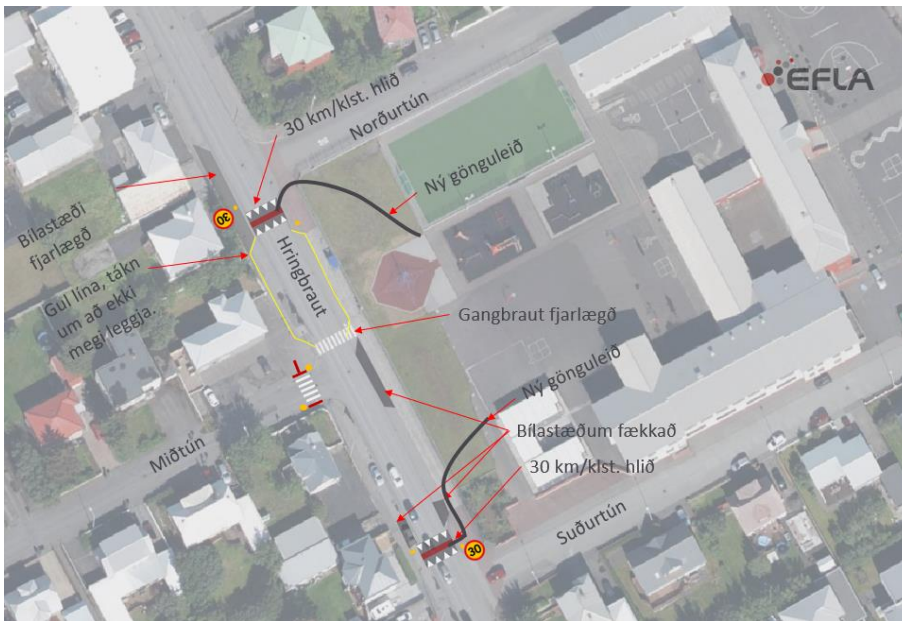


MYND 4 Tillaga 2 þar sem miðeyja er sett milli akreina og strætókoddar beggja vegna við. Færa þarf þverun eitthvað svo að akstursferlar séu ásættanlegir fyrir akandi frá Miðtúni. Bætt lýsing og bílastæði fjarlægð.

Tillaga 3 – mynd 5

Í þriðju tillögunni er bæði þverun hækkuð upp til að tryggja lágan aksturhraða/árekstrarhraða og hraði meðfram skólanum lækkaður niður í 30 km/klst. Lækkun hraða með skiltum einum og sér dugir oftast ekki til að draga úr hraða ökutækja og því er einnig þörf á að hönnun götunnar samræmist þeim hraða sem ætlast er til að ökumenn haldi.

Til að lækka hraðann er lagt til að sett verði 30 km/klst. hlið við bæði Norðurtún og Suðurtún sem einnig eru þverun. Í þessari tillögu er því sett gangbrautarlýsing, tvær upphækkaðar þveranir og gul málning þar sem strætóstoppistöð er, auk þess sem nokkur bílastæði eru fjarlægð. Einnig er lagt til að gerð sé þverun yfir Miðtún svo vegfarendur fari ekki að þvera Hringbrautina sunnan Miðtúns. Með tilliti til þess að einstefna er á Miðtúni og umferð ætti að vera hæg, ætti að nægja að hafa merкта gangbraut, án upphækkunar þótt vissulega væri það kostur. Einnig er mælt með bættri lýsingu við gangbrautina.



MYND 5 Tillaga 3. Hraði er lækkaður niður í 30 km/klst. á milli Suður-og Norðurtúns. Til að tryggja lágan hraða eru 30 km/klst. hlið/uppþækkaðar þveranir settar beggja vegna á Hringbraut.

Niðurstaða

Af þeim tillögum sem fjallað hefur verið um að ofan, er það mat ráðgjafa að tillaga 3 er ákjósanlegust til að lágmarka aksturshraða og auka öryggi skólabarna á leið sinni að Myllubakkaskóla.

Tillaga 3 felur í sér hraðalækkun á Hringbraut en slíkt getur verið erfitt á tengibraut eins og Hringbraut. Ef það er raunin, mælir ráðgjafi með að tillaga 2 verði frekar valin en tillaga 1.