

Rammaskipulagstillaga Álftanes

Umferðargreining

Rammaskipulagstillaga Álftanes

Umferðargreining

VIAPLAN.IS

Lilja G. Karlsdóttir

lilja@viaplan.is

22. október 2018

Efnisyfirlit

1	Inngangur.....	5
2	Rammaskipulagstillaga – byggð.....	6
3	Gatnaskipulag almennt.....	8
4	Stígaskipulag almennt.....	12
5	Samgönguskipulag rammaskipulagstillögu.....	13
6	Ferðafjöldi frá nýbyggingum rammaskipulagstillögu	17
7	Umferðarmagn	19
8	Gatnamót nýrrar rammaskipulagstillögu	24
9	Umgjörð gatna og stíga	30
10	Viðauki 1 – Niðurstöður umferðartalninga.....	33

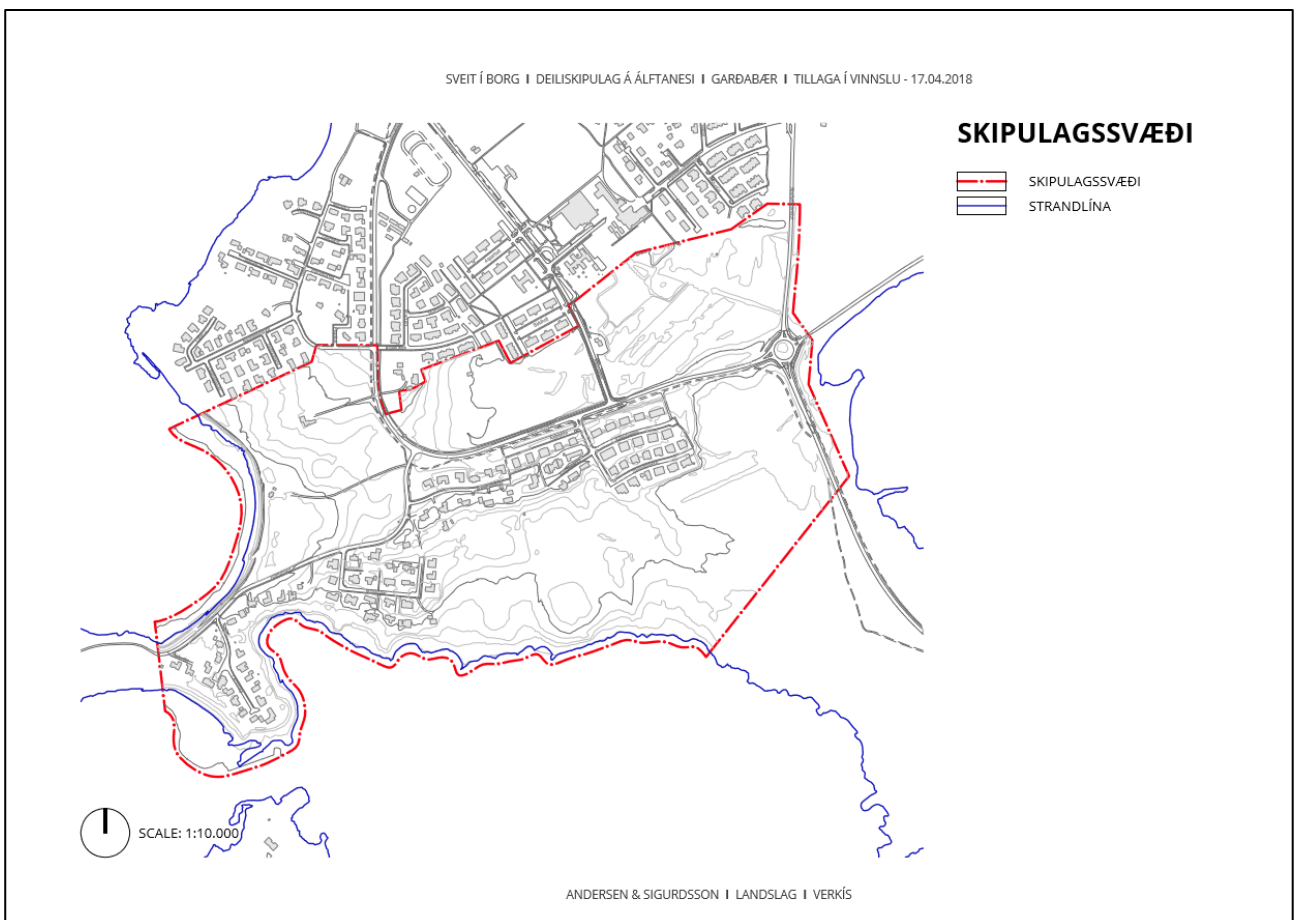
Myndalisti

Mynd 1-1 Skipulagssvæði rammaskipulagstillögunnar	5
Mynd 2-1 Rammaskipulagstillaga á vinnslustigi, gróf skipting í fjögur svæði.	6
Mynd 2-2 Götunöfn í rammaskipulagstillögu.....	7
Mynd 3-1 Helstu götur í Garðabæ og flokkun þeirra skv. Aðalskipulagi Garðabæjar 2016-2030.....	8
Mynd 3-2 Álftanes, yfirlitskort með götum og byggð (2018)	9
Mynd 3-3 Álftanesvegur og breytt lega hans í gegnum Gálgahraun	9
Mynd 3-4 Nýr Álftanesvegur í Gálgahrauni	10
Mynd 3-5 Eldri hluti Álftanesvegar og einkenni hans.....	10
Mynd 3-6 Suðurnesvegur og einkenni hans	11
Mynd 3-7 Norðurnesvegur og einkenni hans.....	11
Mynd 4-1 Flokkun stígakerfis í Garðabæ skv. Aðalskipulagi Garðabæjar 2016-2030	12
Mynd 5-1 Yfirlitsmynd af gatnatengingum rammaskipulagstillögu	13
Mynd 5-2 Götunöfn í rammaskipulagstillögu.....	14
Mynd 5-3 Yfirlitsmynd af stígatengingum rammaskipulagstillögu	14
Mynd 5-4 Kennisnið fyrir breiddir og útfærslu Suðurnesvegar og aðliggjandi göngu og hjólastíga	15
Mynd 5-5 Mynd úr ritinu "Hönnunarleiðbeiningar fyrir hjóleiðar" frá árinu 2018.....	15
Mynd 5-6 Strætóleið 23 úr Álftanes	16
Mynd 6-1 Ferðamátaval Garðabæinga haustið 2017 (Ferðavenjukönnun Capacent 2017).....	17
Mynd 7-1 Staðsetning á þremur radartalningum.....	19
Mynd 7-2 Umferðartalningar í júní 2018, meðalumferð á virkum degi.	20
Mynd 7-3 Áætluð framtíðarumferð með fullbyggðri rammaskipulagstillögu	22
Mynd 7-4 Hlutfallsleg aukning í bílaumferð frá rammaskipulagstillögu miðað við umferð í dag (2018).....	23
Mynd 8-1 Ný gatnamót samkvæmt rammaskipulagstillögu	24
Mynd 8-2 Ný gatnamót Halakots við Höfðabraut	25
Mynd 8-3 Ný gatnamót Þórukots og Gæsamýri við Suðurnesveg.....	25
Mynd 8-4 Dæmi um miðeyju sem sett er á 50 km veg til að hægja á umferð áður en komið er að gatnamótum	26
Mynd 8-5 Dæmi um gatnamót með gangbrautum og gönguljósum ásamt miðeyju til að hægja á umferð. .	26
Mynd 8-6 Dæmi um upphækkun (hraðahindrun) á gatnamótum.	27
Mynd 8-7 Ný gatnamót Grásteinsmýri og Kumlamýri við Suðurnesveg	27
Mynd 8-8 Ný gatnamót Hestamýri við Norðurnesveg.....	28
Mynd 8-9 Dæmi um vinstri beygju vasa á vegi með tiltölulega hraðri umferð.....	29
Mynd 9-1 Sænsk gata þar sem gróður spilar lykiltríði og myndar annars vegar smá skjól frá vegi að göngu og hjólastíg og hins vegar gerir gróðurinn að verkum að bílar hægja á sér.	30
Mynd 9-2 Danskt dæmi sem sýnir vegþrengingu á beinum og breiðum vegi og göngu- og hjólastíga meðfram.	31
Mynd 9-3 Spænskt dæmi sem sýnir notkun gróðurs til að aðskilja stíga frá götu og hægja á umferð.	31
Mynd 9-4 Tillaga að þverunum, upphækkunum og miðeyjum í rammaskipulagstillögu. Stærstu breytingar eru við Suðurnesveg frá Álftanesvegi að Bakkavegi þar sem gert er ráð fyrir fimm miðeyjum, upphækkuðum gatnamótum (hraðahindrunum) og verulegri aukningu á gangbrautum til að þvera veg.	32

1 Inngangur

Fyrirtækin Andersen & Sigurdsson, Landslag og Verkís vinna að nýju rammaskipulagi fyrir miðsvæði Álftaness. Fyrirtækið Viaplan var fengið til að meta umferðaráhrif af nýrri rammaskipulagstillögu og gera tillögur að útfærslum gatnamannvirkja. Skipulagssvæðið sem um ræðir má sjá á Mynd 1-1

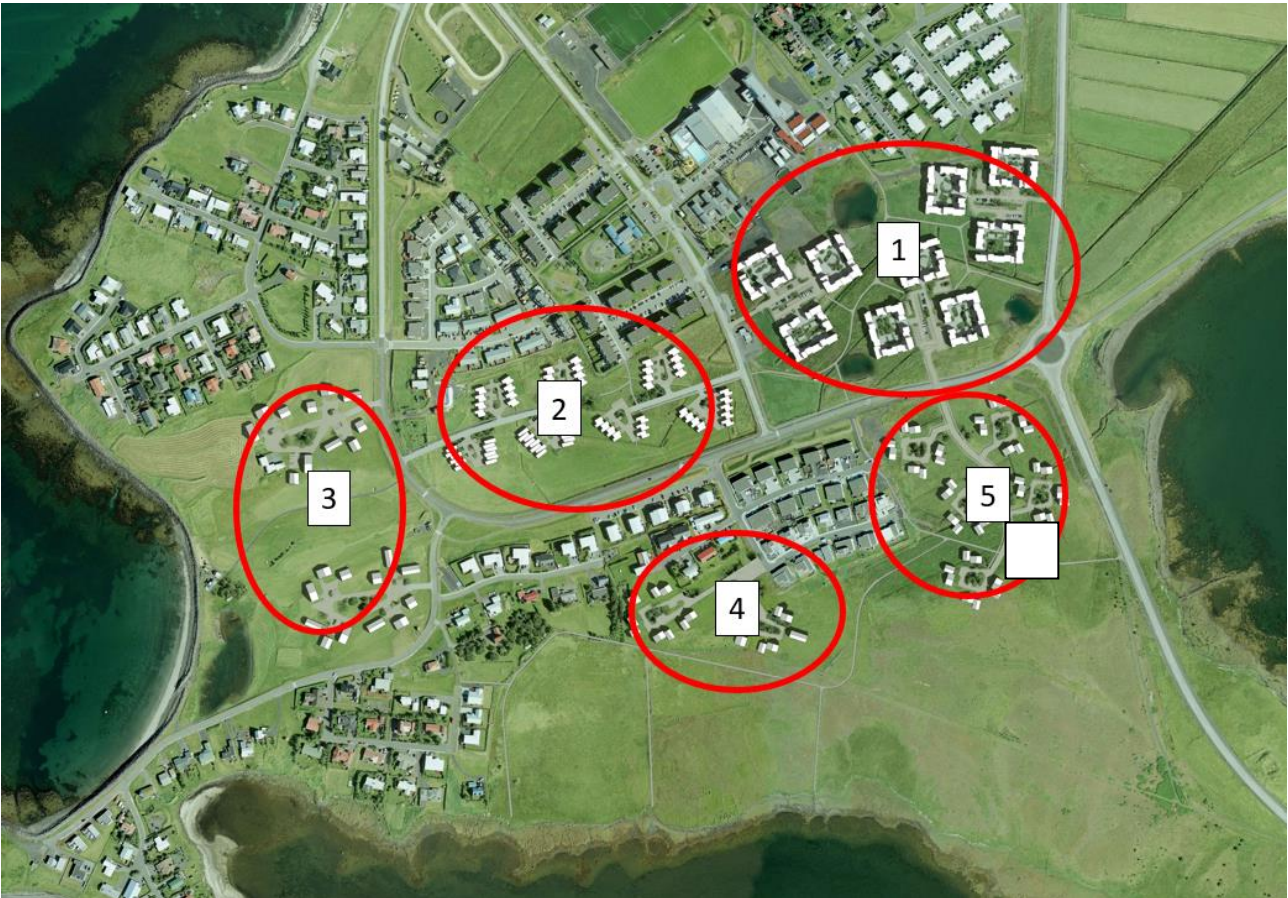
Þann 1. janúar 2018 bjuggu alls 2.564 íbúar (ca 750-800 íbúðir) á Álftanesi. Rammaskipulagstillagan gerir ráð fyrir á bilinu 341-368 nýjum íbúðum sem þýðir u.þ.b 1.000 nýjir íbúar miðað við 2,95 íbúa per íbúð sem er meðaltal á Álftanesi í dag. Þetta þýðir aukningu á íbúafjölda um ca. 40%.



Mynd 1-1 Skipulagssvæði rammaskipulagstillögunnar

2 Rammaskipulagstillaga – byggð

Í rammaskipulagstillögunni er gert ráð fyrir fimm uppbyggingarsvæðum þar sem í kjölfarið af rammaskipulagsvinnunni verður unnið deiliskipulag fyrir hvert svæði fyrir sig.



Mynd 2-1 Rammaskipulagstillaga á vinnslustigi, gróf skipting í fjögur svæði.

Á svæði 1 er gert ráð fyrir fjölbýlishúsum en sérbýli (einbýli, raðhús, parhús) á hinum svæðunum fjórum. Svæði 1 inniheldur nýjar götur sem hafa fengið nöfnin Hestamýri, Grásteinsmýri og Lambamýri, svæði 2 er með göturnar Svanamýri og Gæsamýri, svæði 3 með göturnar Þórukot og Halakot, svæði 4 með götuna Holtsbrekku og svæði 5 með götuna Kumlamýri.



Mynd 2-2 Götunöfn í rammaskipulagstillögu

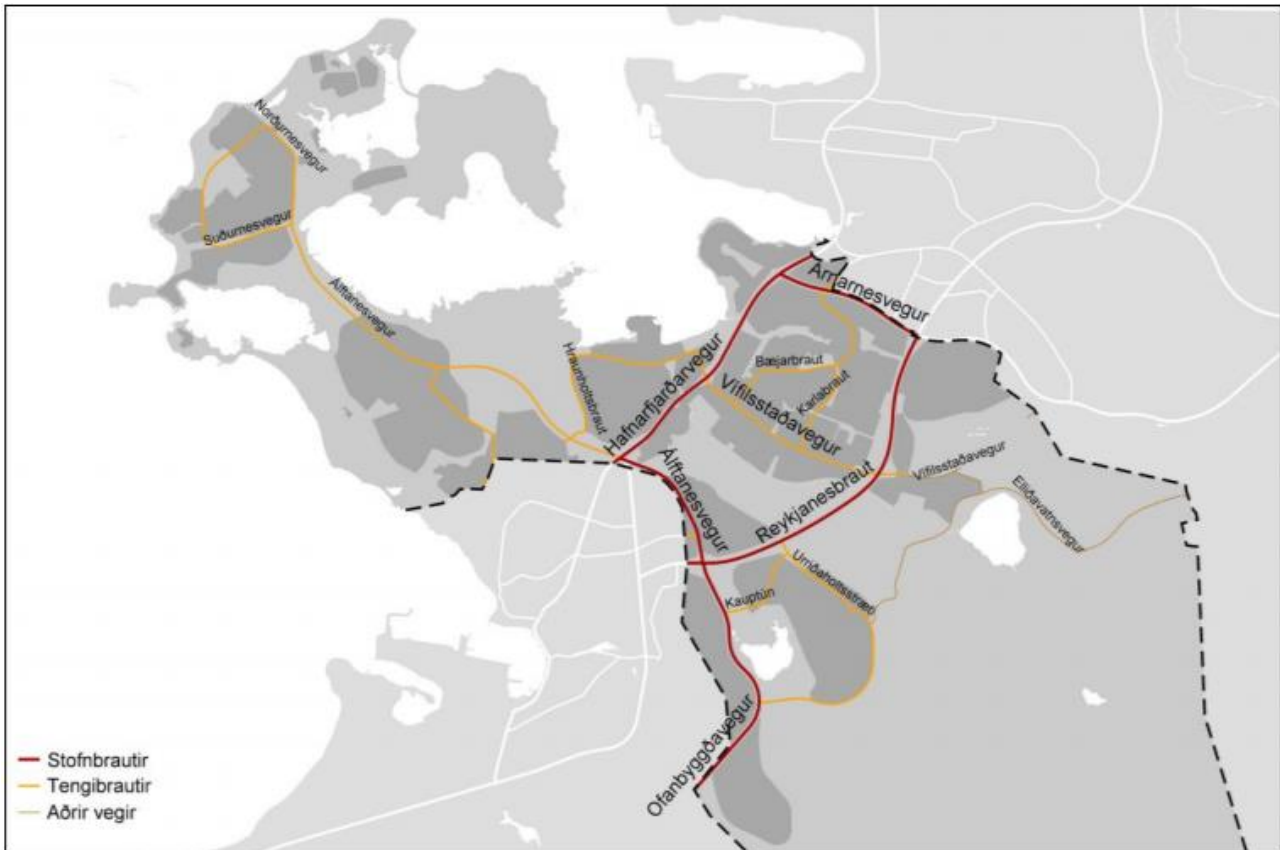
Áætlaðan íbúðafjöldi má sjá í töflu 1. Alls er um að ræða 341-368 íbúðir

Gata	Íbúðir
Þórukot	11
Halakot	12
Gæsamýri	30
Svanamýri	24
Hestamýri	75-84
Grásteinsmýri	75-84
Lambamýri	75-84
Kumlamýri	32
Holtsbrekka	7

Tafla 2-1 Áætlaður íbúðafjöldi eftir götum

3 Gatnaskipulag almennt

Sveitarfélagið Garðabær á og rekur allt gatnakerfi á Álftanesi fyrir utan Bessastaðaveg sem liggur að Bessastöðum. Gatnaniði á Álftanesi er einfalt með einungis einn aðkomuveg, Álftanesveg sem kvíslast síðan í Norðurnesveg og Suðurnesveg sem mynda hringakstur um nesið. Allir þessir vegir flokkast í Aðalskipulagi Garðabæjar sem tengibrautir en einkenni þeirra eru þau að tengibrautir tengja einstaka bæjarhluta við stofnbrautarkerfið annars vegar og nálæga bæjarhluta saman innbyrðis hins vegar. Tengibrautir eru helstu umferðargötur í hverjum bæjarhluta.

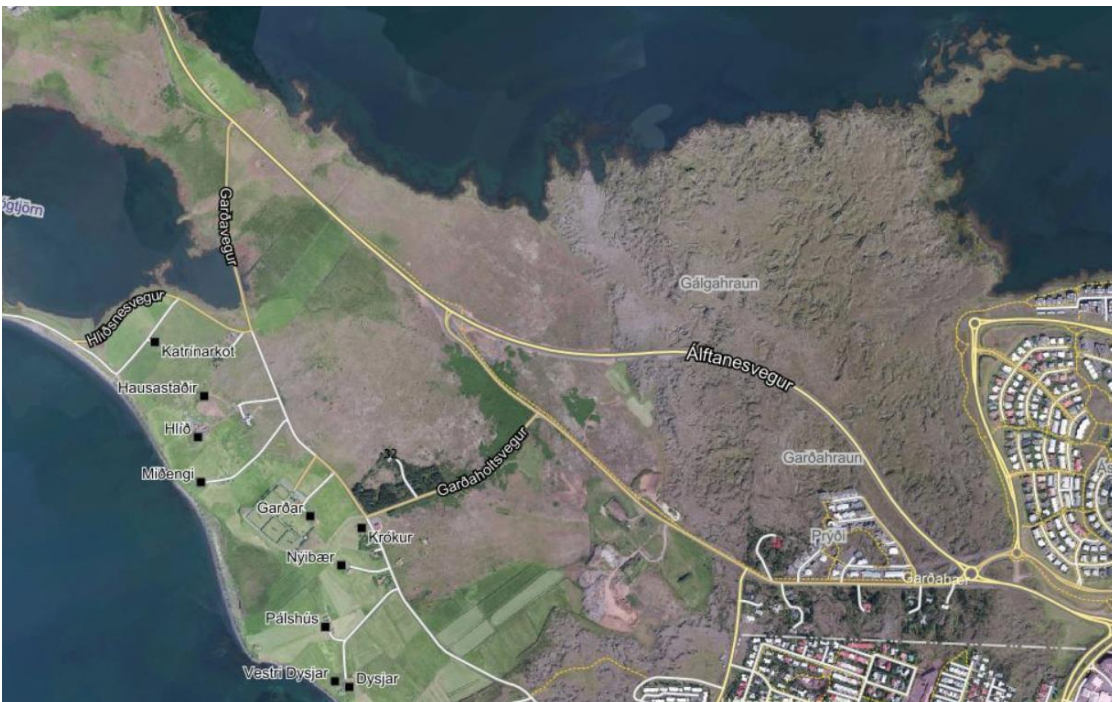


Mynd 3-1 Helstu götur í Garðabæ og flokkun þeirra skv. Aðalskipulagi Garðabæjar 2016-2030.



Mynd 3-2 Álftanes, yfirlitskort með götum og byggð (2018)

Álftanesvegur er 4 km langur og nær frá gatnamótum við Engidal inn að gatnamótum við Bessastaðaveg. Árið 2015 var legu á 2ja km kafla vegarins breytt þannig að frá Engidal er nú keyrt í gegnum Gálgahraun og var gamla Álftanesveginum breytt í hefðbundna götu innan Prýðishverfis í Garðabæ (sjá Mynd 3-3)



Mynd 3-3 Álftanesvegur og breytt legu hans í gegnum Gálgahraun

Hámarkshraði á Álftanesvegi er í dag 70 km á klst, en lækkar niður í 50 km á klst um 200 metrum frá hringtorgi inn á Álftanes. Vegurinn er engu að síður hannaður þannig að auðvelt er að keyra mun hraðar á honum. Einkenni nýs Álftanesvegjar (nær Hafnarfirði) má sjá á Mynd 3-4 en eldri hluta Álftanesvegjar (nær Álftanesi) má sjá á Mynd 3-5. Á nýrri hluta Álftanesvegjar er ekki gert ráð fyrir gangandi og hjólandi vegfarendum, heldur miðað við að aðgengi þeirra sé í gegnum Prýðishverfið. Á eldri hluta Álftanesvegjar er stígur öðru megin sem ætlaður er gangandi og hjólandi.



Mynd 3-4 Nýr Álftanesvegur í Gálgahrauni



Mynd 3-5 Eldri hluti Álftanesvegjar og einkenni hans.

Suðurnesvegur og Norðurnesvegur bera öll svipuð einkenni og Álftanesvegur, tiltölulega breiðir og greiðir vegir með mjóum stíg til hliðar fyrir hjólandi og gangandi (sjá Mynd 3-6 og Mynd 3-7). Þó skal bent á að á þeim hluta Norðurnesvegjar sem fellur innan rammaskipulagstillögunnar og hluta Suðurnesvegjar eru

eingöngu malarstígar fyrir hjólandi og gangandi sem getur leitt til þess að fólk gangi og hjóli í vegkantinum. Hámarkshraðinn á Suðurnes- og Norðurnesvegi er 50 km/klst fyrir utan kaflann frá Sjávangötu að Vesturtúni þar sem hámarkshraðinn er 30 km/klst. Hraðamælingar sem voru framkvæmdar á sama tíma og umferðartalningar (sjá staðsetningar og frekari umfjöllun í kafla 7) sýndu meðalhraða á Álftanesvegi upp á 69 km/klst, á Norðurnesvegi 58 km/klst og Suðurnesvegi 47 km/klst. Þannig að bæði á Álftanesvegi og Norðurnesvegi er meðalhraði töluvert yfir hámarkshraða enda vegirnir breiðir og beinir og bjóða í raun upp á hraðakstur. Suðurnesvegur er með lægri meðalhraða en það helgast líklega að miklu leiti af hraðahindrun sem er um 150 metra frá hringtorginu.



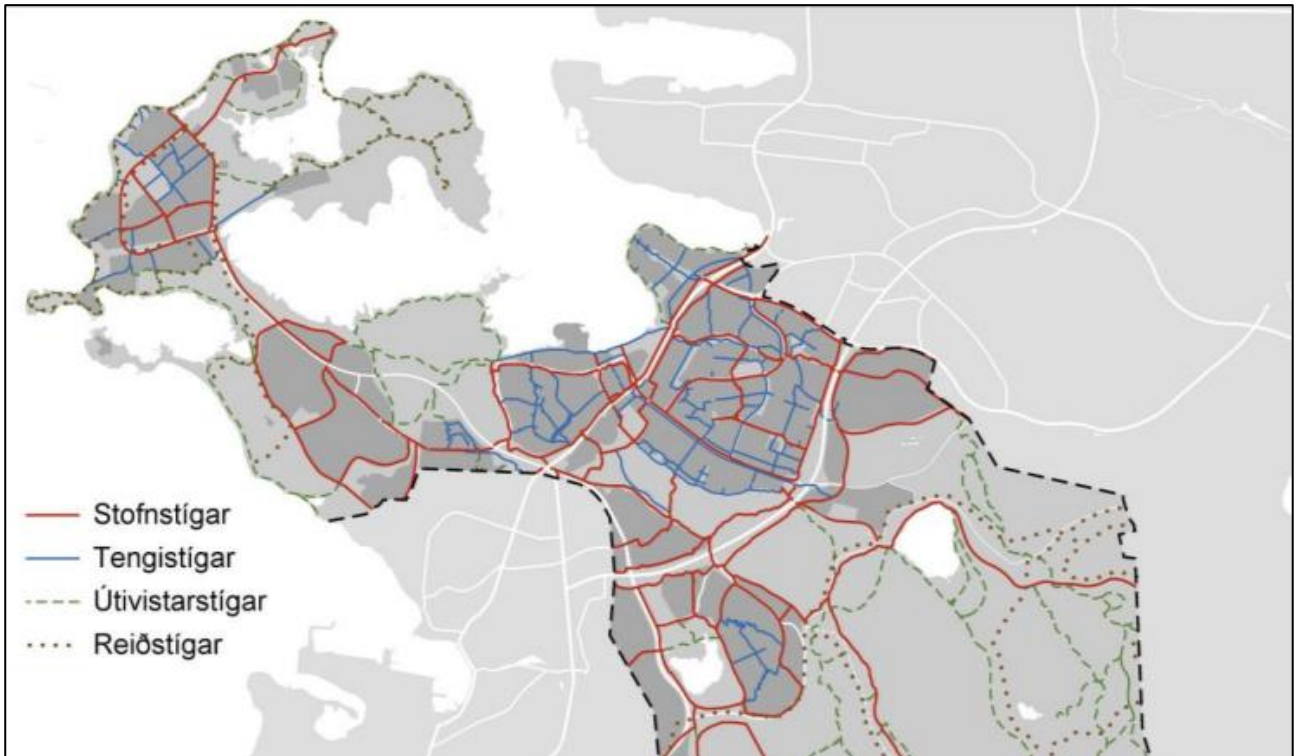
Mynd 3-6 Suðurnesvegur og einkenni hans



Mynd 3-7 Norðurnesvegur og einkenni hans

4 Stígaskipulag almennt

Í Aðalskipulagi Garðabæjar 2016-2030 er stígum skipt í stofnstíga, tengistíga og útivistarstíga (sjá Mynd 4-1) þar sem segir að stofnstígar eiga að vera helstu göngu- og hjólaleiðir sem mynda samhangandi net og tengja saman hverfi bæjarins og stígakerfi nágrannasveitarfélaganna. Stofnstígarnir eru yfirleitt malbikaðir allt að 3 m breiðir og merktir þannig að auðvelt er að átta sig á hlutverki þeirra. Tengistígar tengjast stofnstígum og liggja um opin svæði og innan hverfa og eiga einnig að vera malbikaðir.

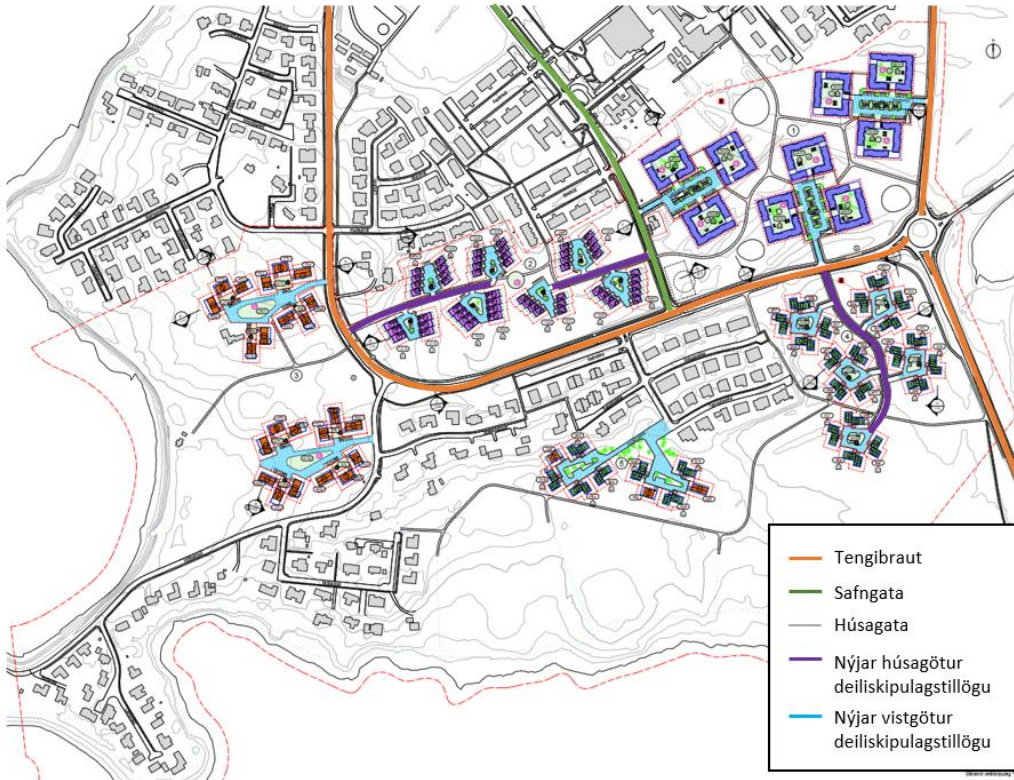


Mynd 4-1 Flokkun stígakerfis í Garðabæ skv. Aðalskipulagi Garðabæjar 2016-2030

Á mynd 4-1 má sjá hvernig stígar meðfram Norðurnesvegi og Suðurnesvegi eru merktir sem stofnstígar þó svo að í dag séu þeir eingöngu mjóir malarstígar að stórum hluta. Af þessu leiðir að fólk gengur og hjólar á sjálfum veginum (sjá mynd 3-7). Við Álftanesveg er hins vegar malbikaður 3 m stígur.

5 Samgönguskipulag rammaskipulagstillögu

Rammaskipulagstillagan gerir ráð fyrir að ný íbúðarhverfi sem bætast við svæðið tengist núverandi gatnakerfi í gegnum annars vegar vistgötur og hins vegar húsagötur. Hámarkshraði á vistgötum er 15 km/klst og þar gildir ennfremur að ökutæki þurfa alltaf að víkja fyrir gangandi og hjólandi vegfarendum hvar sem þeir eru staðsettir á götunni. Húsagötur eru hefðbundnari götur með hámarkshraðann 30 km/klst.

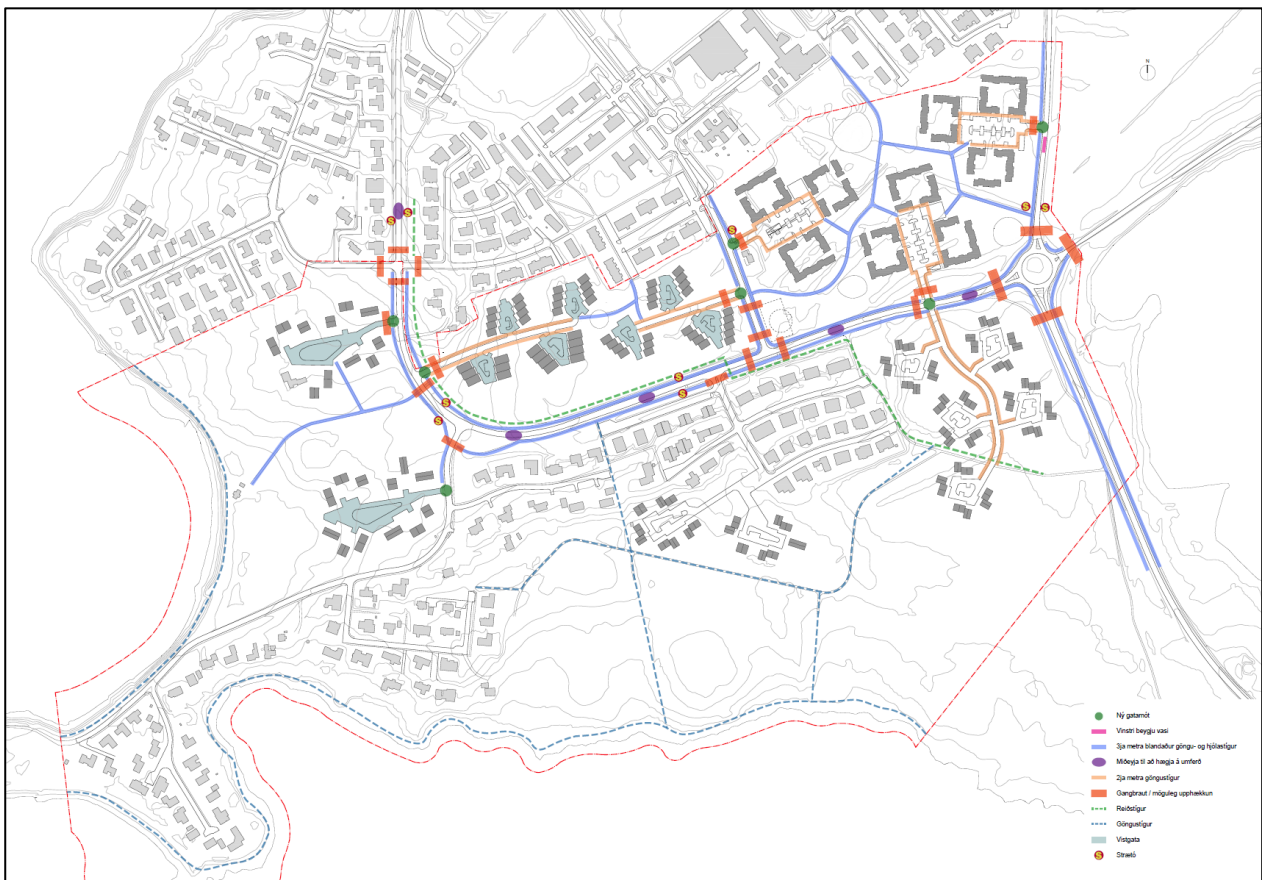


Mynd 5-1 Yfirlitsmynd af gatnatengingum rammaskipulagstillögu

Götur Þórukot, Gæsamýri, Grásteinsmýri og Kumlamýri tengjast beint við Suðurnesveg, Hestamýri tengist við Norðurnesveg, Lambamýri og Svanamýri tengjast við Breiðumýri, Halakot tengist við Höfðabraut og Holtsbrekka tengist við Brekkuland. Áætlað er að gatnatenging Kumlamýri og Grásteinsmýri við Suðurnesveg verði hefðbundin fjögurra arma gatnamót (kross-gatnamót) á meðan allar aðrar gatnatengingar verði þriggja arma gatnamót (T-gatnamót). Það skal þó tekið fram að gatnamót Kumlamýri og Grásteinsmýri liggja nálægt jökulruðningi sem sveitarfélagið vill leita leiða til að varðveita og því getur nákvæm útfærsla þessarra gatnamóta breyst að einhverju leiti þegar vinna við deiliskipulagstillögu hefst.

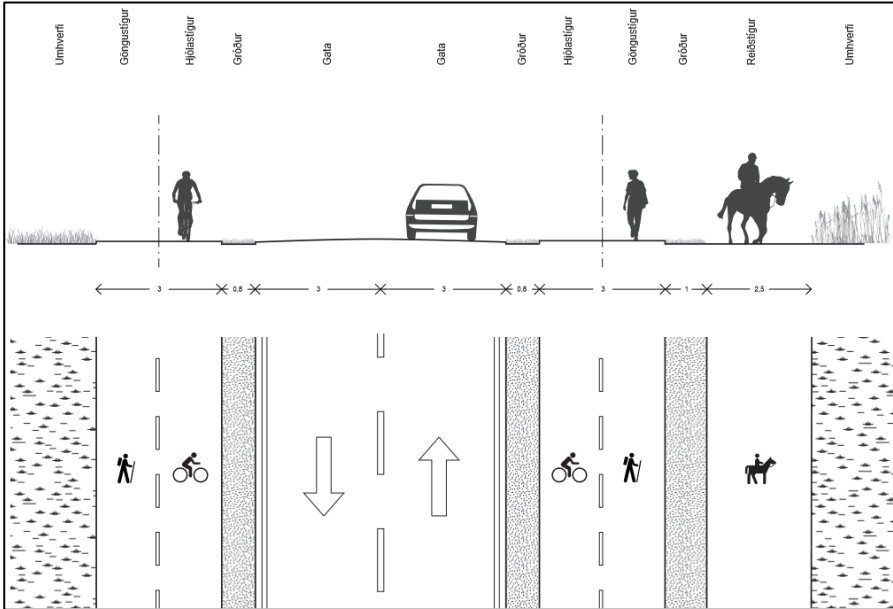


Mynd 5-2 Götunöfn í rammaskipulagstillögu



Mynd 5-3 Yfirlitsmynd af stígatengingum rammaskipulagstillögu

Rammskipulagstillagan gerir bæði ráð fyrir stígatenginum á milli nýrra gatna og sömuleiðis tengingum við núverandi stíganet. Gert er ráð fyrir aðskildum göngu- og hjólastígum meðfram Suðurnesvegi og Norðurnesvegi en tengingar innan hverfis séu sameiginlegir göngu- og hjólastígar. Meðfram nýjum húsagötum og inn á fjölbýlishúsalóðum eru svo hefðbundnir 2ja m breiðir göngustígar. Miða skal útfærslu við viðmið í ritinu Hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólreiðar sem kom út á árinu 2018.



Mynd 5-4 Kennisnið fyrir breiddir og útfærslu Suðurnesvegjar og aðliggjandi göngu og hjólastíga



Mynd 5-5 Mynd úr ritinu "Hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólreiðar" frá árinu 2018.

Ekki er gert ráð fyrir breytingum á almenningssamgöngum í rammaskipulagstillögunni. Ein strætóleið gengur í dag út á Álftanes, leið 23 (Mynd 5-6)

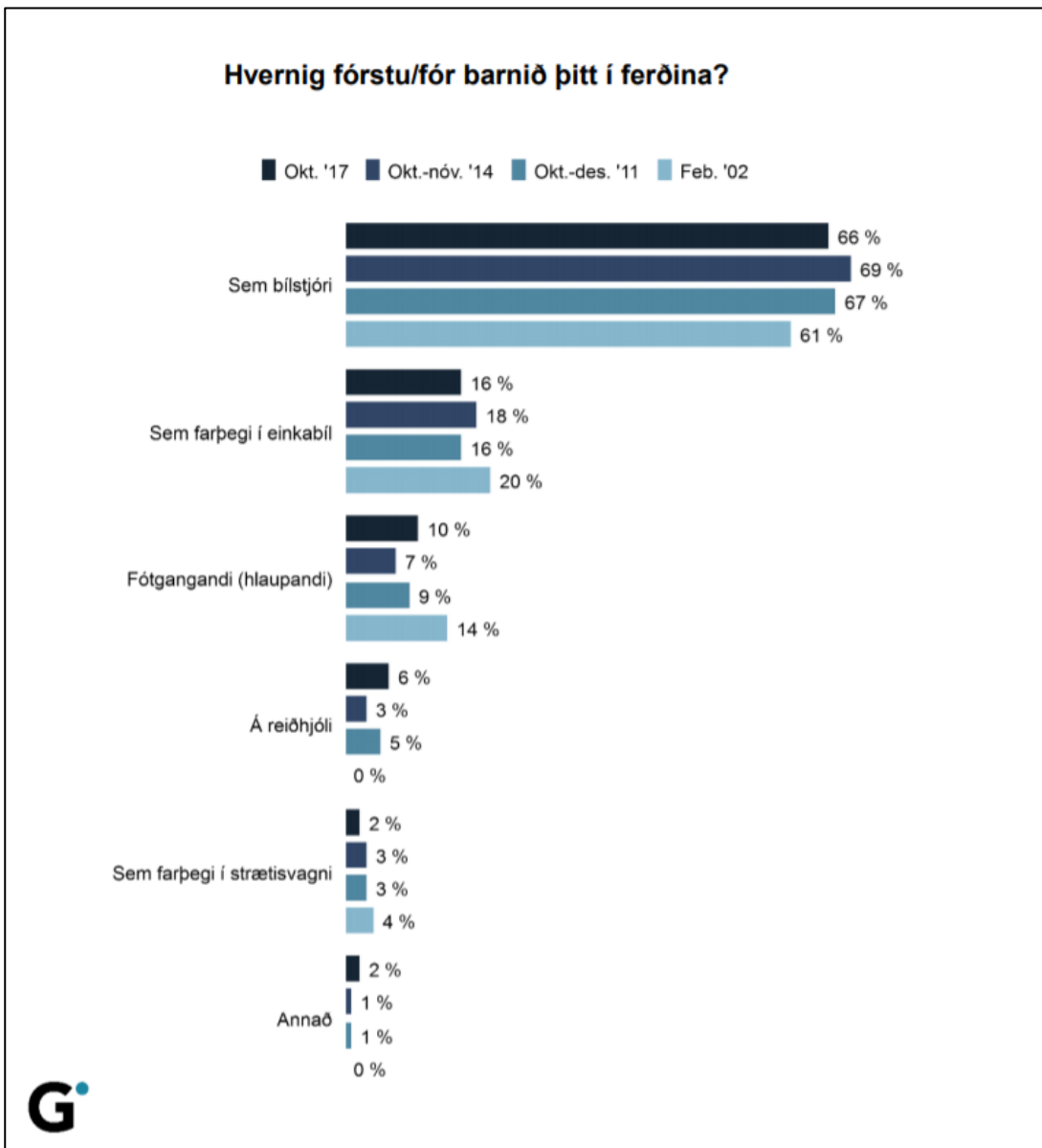


Mynd 5-6 Strætóleið 23 úr Álftanes

Leið 23 gengur á hálf tíma fresti frá kl 7 á morgnana til kl 21 á kvöldin. Eftir kl 21 og fram til kl 23 keyrir leiðin einu sinni á klukkustund í pöntunarþjónustu. Þar sem Álftanes er orðið hluti af Garðabæ og gera má ráð fyrir vaxandi íbúafjölda á næstu árum er mikilvægt fyrir sveitarfélagið að huga að því að yfirfara strætókerfið og huga að betri þjónustu fyrir íbúana.

6 Ferðafjöldi frá nýbyggingum rammaskipulagstillögu

Til þess að áætla ferðafjölda frá nýbyggingum í rammaskipulagstillögunni var notast við niðurstöður úr nýrri ferðavenjukönnun sem unnin var á haustmánuðum 2017 fyrir allt höfuðborgarsvæðið. Slíkar kannanir hafa áður verið framkvæmdar árin 2002, 2011 og 2014 en könnunin 2017 birtir í fyrsta skipti niðurstöður fyrir hvert sveitarfélag fyrir sig. Meðalferðafjöldi á hvern Garðbæing á aldrinum 6-80 ára er 3,7 ferðir á dag. Skipting á ferðamáta var 66% bílstjóri, 16% farþegi í bíl, 10% fótgangandi, 6% á reiðhjóli, 2% í strætó og 2% annað (mynd 6-1)



Mynd 6-1 Ferðamátaval Garðbæinga haustið 2017 (Ferðavenjukönnun Capacent 2017)

Ekki er gert ráð fyrir að ný rammaskipulagstillaga Álftanes muni breyta ferðavenjum þar sem um svipaða byggð er að ræða og einkennir Álftanes í dag. Niðurstöður fyrir áætlaðan ferðafjölda á sólarhring sem fylgir rammaskipulagstillögu má sjá í töflu 6-1

Svæði	Íbúðir	Ferðir pr sólarhring	Sem bílstjóri	Sem farþegi í bíl	Gangandi	Hjólandi	Strætó
Pórukot	11	120	79	19	12	7	2
Halakot	12	131	86	21	13	8	3
Gæsamýri	30	327	216	52	33	20	7
Svanamýri	24	262	173	42	26	16	5
Hestamýri	84	917	605	147	92	55	18
Grásteinsmýri	84	917	605	147	92	55	18
Lambamýri	84	917	605	147	92	55	18
Kumlamýri	32	349	231	56	35	21	7
Samtals	361	3.940	2.601	630	394	236	79

Tafla 6-1 Útreiknaður ferðafjöldi frá nýrri rammaskipulagstillögu

Á meðalsólarhring má gera ráð fyrir um 3.940 ferðum frá nýrri rammaskipulagstillögu miðað við það sem er í dag. Af þessum 3.940 ferðum er um 710 ferðir farnar gangandi, hjólandi og í strætó. Hinar 3.230 ferðirnar eru í bíl eða sem farþegi í bíl. Því má gera ráð fyrir að viðbótar bílferðir sem bætast við núverandi ástand á Álftanesi séu á bilinu 2.600-3.200 á sólarhring.

7 Umferðarmagn

Framkvæmdar voru umferðartalningar með radar á Álftanesvegi, Suðurnesvegi og Norðurnesvegi í vikunni 19-26. júní 2018. Heilir marktækir talningadagar náðust frá 20.-25. júní



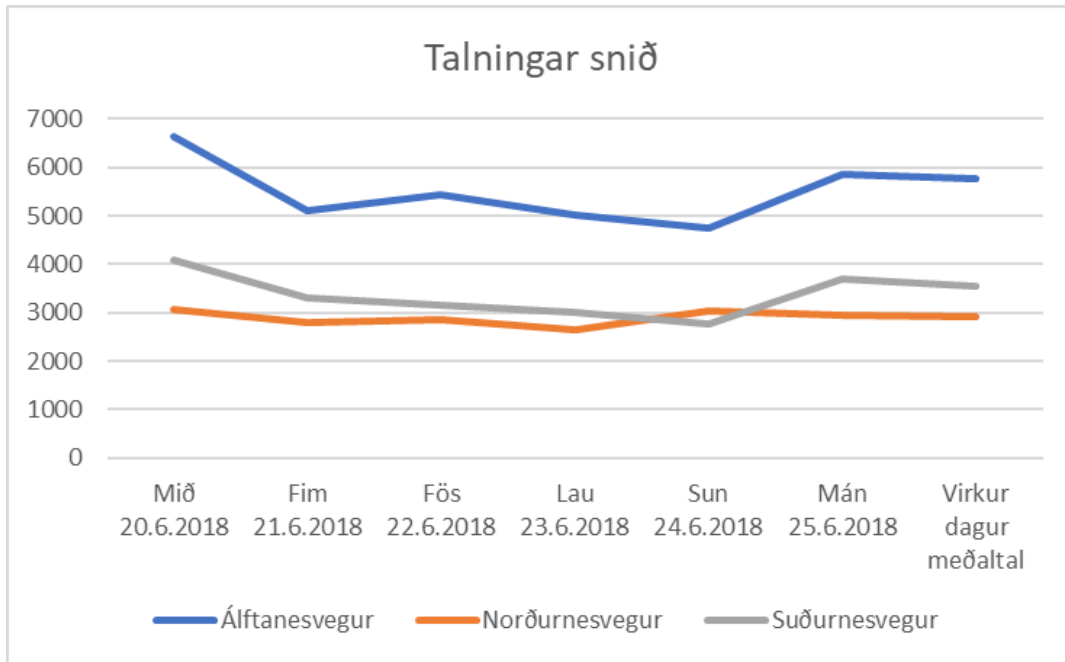
Mynd 7-1 Staðsetning á þremur radartalningum

Helstu niðurstöður umferðartalninga eru þær að um 5.760 bílar keyra að meðaltali á virkum degi á Álftanesvegi, 2.910 á Norðurnesvegi og 3.560 á Suðurnesvegi (sjá mynd 7-2)



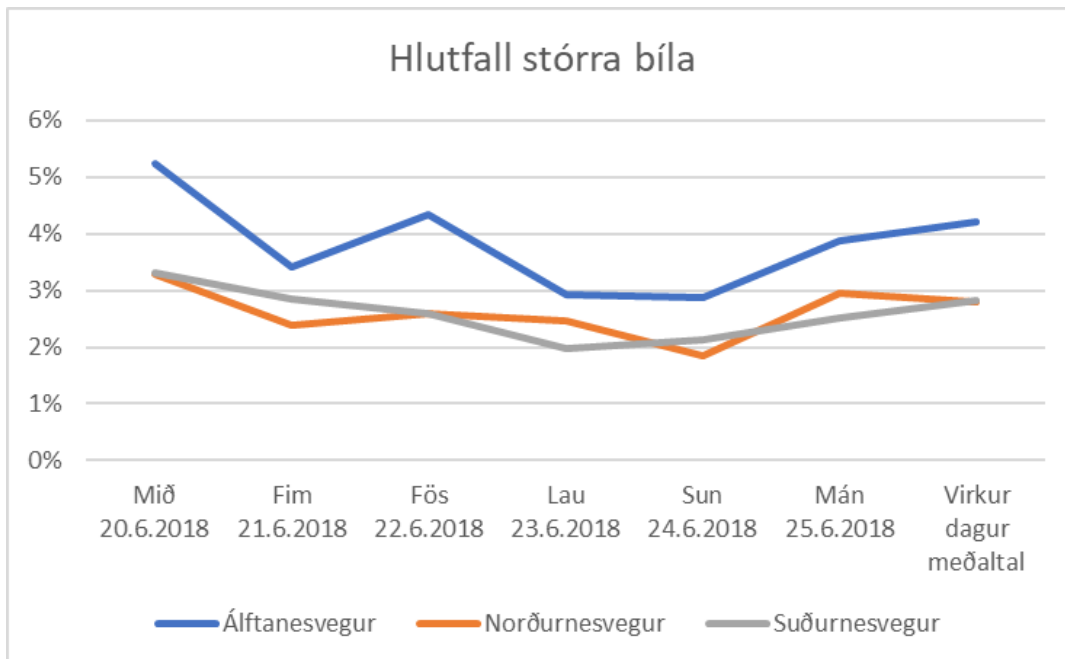
Mynd 7-2 Umferðartalningar í júní 2018, meðalumferð á virkum degi.

Íbúafjöldi Álftaness var 2.564 1.janúar 2018. Miðað við ferðavenjukannanir þá fara þessir íbúar alls um 7.400 bílferðir á dag. Þar sem umferðartalning á Álftanesvegi sýnir 5.760 bílferðir á virkum degi má gera ráð fyrir að u.þ.b 80 % af öllum bílferðum Álftanesinga fari um Álftanesveg. Þar sem mjög lítið er um verslun og atvinnusvæði á Álftanesi má því gera ráð fyrir að stór hluti af hinum 20 % af bílferðunum fari í að keyra til og frá skóla og íþróttasvæði.



Graf 7-1 Samantekt talninga í sniðum á Álftanesvegi, Norðurnesvegi og Suðurnesvegi

Hlutfall stórra bíla (Vörubílar, Strætó ofl) á Suðurnesvegi og Norðurnesvegi er í kringum 3% en á Álftanesvegi um 4%. (sjá Graf 7-2) Algengt hlutfall stórra bíla á höfuðborgarsvæðinu er á bilinu 3-8% eftir gerð og tegund vega.



Graf 7-2 Hlutfall stórra bíla í sniðum á Álftanesvegi, Norðurnesvegi og Suðurnesvegi

Miðað við núverandi ferðamynstur Álftnesinga má gera ráð fyrir að með nýbyggingum bætist við um 2.500 bílar á Álftanesvegi eða aukning um 43%



Mynd 7-3 Áætluð framtíðarumferð með fullbyggðri rammaskipulagstillögu

Þar sem flestar nýjar gatnatengingar liggja um Suðurnesveg verður hlutfallsleg aukning mest á þeim vegi eða um 65% aukning frá því sem er í dag. Aukningin á Norðurnesvegi verður um 23% frá því sem er í dag. Hlutfallsleg aukning á Álftanesvegi verður um 43%. Þó svo að þetta séu vissulega háar hlutfallslegar tölur þá er umferðarmagnið á götunum engu að síður ennþá hóflegt í samanburði við umferð almennt á höfuðborgarsvæðinu. Til samanburðar má nefna að dagleg umferð um Strandgötu í Hafnarfirði er um 10.000 bílar, Arnarnesvegur upp á Arnarneshæð er með um 13.000 bíla, Vesturlandsvegur í gegnum Mosfellsbæ er með um 20.000 bíla og Reykjanesbraut í gegnum Hafnarfjörð er með um 25.000 bíla. Yfirleitt er miðað við að það þurfi að tvöfalda veg (2+2) þegar umferð er komin í kringum 20.000 bíla á sólarhring.

Þess má einnig geta að með skipulagi sem myndi leyfa aukna verslun og skrifstofur á Álftanesi væri hægt að draga eitthvað úr umferð þar sem færri fólk þyrfti að ferðast út af Álftanesinu til að sækja þjónustu og atvinnu.



Mynd 7-4 Hlutfallsleg aukning í bílaumferð frá rammaskipulagstillögu miðað við umferð í dag (2018)

Vegirnir á Álfanesi munu því vel ráða við umferð sem bætist við með nýrri rammaskipulagstillögu. Engu að síður er vert að benda á að vegir á Álfanesi eru byggðir upp frekar breiðir og beinir sem ýtir undir hraðakstur og þannig er mælt með því að huga vel að umhverfi gatnanna til að reyna að draga úr hraða

Hraðamælingar sem voru framkvæmdar á sama tíma og umferðartalningarnar sýndu að meðalhraði á Norðurnesvegi var 58 km/klst eða 8 km hraðar en hámarkshraðinn, meðalhraðinn á Álfanesvegi við hringtorg var 69 km/klst eða 19 km hraðar en hámarkshraðinn. Meðalhraðinn á Suðurnesvegi var hins vegar 47 km/klst eða 3 km lægra en hámarkshraðinn. Þessi lægri hraði á Suðurnesvegi er mjög líklega vegna hraðahindrunar sem er staðsett um 150 m frá hringtorginu sem sýnir að útfærsla á götum hefur veruleg áhrif á umferðarhraða. Nánar er fjallað um útfærslu gatnamóta og gatna í köflum 8 og 9.

8 Gatnamót nýrrar rammaskipulagstillögu

Ný rammaskipulagstillaga gerir ráð fyrir 8 nýjum gatnamótum



Mynd 8-1 Ný gatnamót samkvæmt rammaskipulagstillögu

Einföldustu gatnamótin eru tenging Holtabrekku við Brekkuland, þar sem um fá sérbyli er að ræða og mjög litla umferð. Tengingin þarf því eingöngu að vera spegilmynd af núverandi tengingu inn í Tjarnarbrekku.

Gatnamót Halakots út á Höfðabraut þurfa einnig bara að vera einföld T gatnamót þar sem eingöngu er um 12 íbúðir að ræða. Það er engu að síður vert að benda á að það er stutt á milli gatnamóta Halakots og gatnamóta Brekkuskógar sem er mótlæg gata, sem þýðir að mikilvægt er að huga að sjónlengdum við þessi gatnamót. Sömuleiðis vantar stígatengingar Halakots megin við Höfðabraut og gangbrautir til að krossa Höfðabraut.



Mynd 8-2 Ný gatnamót Halakots við Höfðabraut

Gatnamótatengingar Þórukots og Gæsamýri við Suðurnesveg eru nálægt hvor annarri, sem þýðir að huga þarf vel að sjónlengdum þá sérstaklega með tilliti til þess að Gæsamýri tengist Suðurnesvegi í innanverðri beygju sem gæti rýrt sjónvegalengdir.



Mynd 8-3 Ný gatnamót Þórukots og Gæsamýri við Suðurnesveg

Þar sem umferð er nokkuð hröð um Suðurnesveg á þessum vegkafla er mögulegt að setja niður miðeyjar fyrir gatnamótin til þess að hægja á umferð – sjá Mynd 8-4



Mynd 8-4 Dæmi um miðeyju sem sett er á 50 km veg til að hægja á umferð áður en komið er að gatnamótum

Þar sem börn úr Þórukoti þurfa að krossa Suðurnesveg til að komast til skóla er hægt að leiða gangandi og hjólandi umferð að gatnamótum við Klukkuholt, sem eru fjögurra arma og setja þar upp gönguljós og gangbrautir ásamt miðeyjum til að hægja á umferð (sjá Mynd 8-5)



Mynd 8-5 Dæmi um gatnamót með gangbrautum og gönguljósum ásamt miðeyju til að hægja á umferð.

Auk þessa væri hægt að hækka gatnamót Þórukots/Gæsamýrar við Suðurnesveg til að búa til hraðadempun á veginn (sjá mynd 8-6).



Mynd 8-6 Dæmi um upphækkun (hraðahindrun) á gatnamótum.

Við gatnamót Grásteinsmýri og Kumlamýri er í rammaskipulagstillögu gert ráð fyrir krossgatnamótum og þar er nauðsynlegt að útfæra gatnamótin vel með upphækkunum og skýrum gangbrautum til að hægja á umferð og gera börnum kleift að komast öruggt yfir Suðurnesveg



Mynd 8-7 Ný gatnamót Grásteinsmýri og Kumlamýri við Suðurnesveg

Gatnamót Svanamýri og Lambamýri eru T-gatnamót líkt og við tengingar Þórukots og Gæsamýri. Svanamýri og Lambamýri tengjast hins vegar inn á Breiðumýri sem er gata með hægari umferð en Suðurnesvegur. Engu að síður er mikilvægt að tryggja gangbrautir við bæði gatnamótin.

Hestamýri er síðan eina gatan sem að tengist beint út á Norðurnesveg en sá vegur er með hraðari umferð en Suðurnesvegur. Þar sem engin byggð er austan megin við Norðurnesveg ætti að vera lítið um að gangandi og hjólandi vegfarendur krossi veginn, það er því nokkuð kaldhæðnislegt að göngustígur er í dag eingöngu austan megin við veginn sem verður til þess annars vegar að fleiri krossa veginn og hins vegar að fólk gangi einfaldlega í vegkantinum vestan megin. Það er því lykilatriði að lagður verði góður stígur vestan megin við Norðurnesveg.



Mynd 8-8 Ný gatnamót Hestamýri við Norðurnesveg

Hvað varðar gatnamótin sjálf að þá hefur sveitarfélagið Garðabær tvo möguleika, annars vegar að hægja á umferð með miðeyjum, þrengingum og upphækkunum líkt og farið hefur verið yfir við m.a. gatnamót Þórukots og Gæsamýri. Hins vegar er möguleikinn að útbúa vinstri beygju vasa inn í Hestamýri og gera umferð þannig kleift að ferðast áfram nokkuð hratt (sjá Mynd 8-9)



Mynd 8-9 Dæmi um vinstri beygju vasa á vegi með tiltölulega hraðri umferð.

Rammaskipulagstillagan miðar almennt að því að Suðurnesvegur frá Álftanesvegi að Bakkavegi verði útfærðu

9 Umgjörð gatna og stíga

Eins og kom fram í kafla 3 er umgjörð gatnakerfisins á Álftanesi þannig að í flestum tilfellum eru vegir beinir og breiðir sem ýtir undir hraðakstur. Ennfremur er stígakerfi meðfram Suðurnesvegi og Norðurnesvegi ennþá að hluta til malarvegir og eingöngu til staðar öðru megin, sem gerir það að verkum að fólk freistast til að ganga á sjálfum veginum í staðinn. Í rammaskipulagstillögunni er gert ráð fyrir að sveitarfélagið leggi metnað í úrbætur á umhverfi Norðurnesvegjar og Suðurnesvegjar til þess að lækka umferðarhraða, auka öryggi og búa til aðlaðandi umhverfi til þess að ýta undir hjólreiðar og gera íbúum auðveldara um vik að ferðast gangandi um svæðið. Í þessum kafla eru sýndar örfáar myndir erlendis frá sem dæmi um gott umhverfi vega sem getur stuðlað að hægari umferð þó svo að um sé að ræða beinan veg. Á mynd 9-4 má svo sjá útfærslu rammaskipulagstillögunnar þar sem gert er ráð fyrir því að umgjörð Suðurnesvegjar frá Álftanesvegi að Bakkavegi verði breytt töluvert með þrengri götum, fleiri miðeyjum og göngubverunum til þess að hægja á umferð.



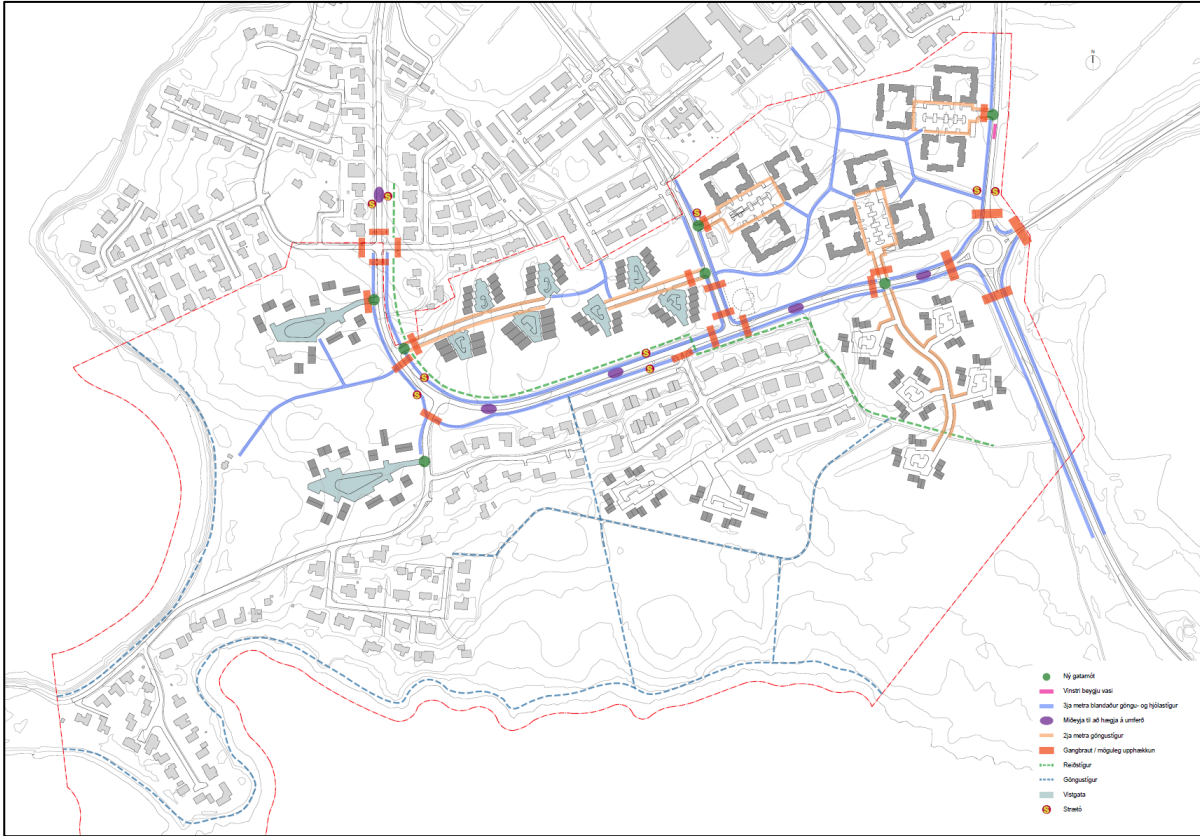
Mynd 9-1 Sænsk gata þar sem gróður spilar lykilatriði og myndar annars vegar smá skjól frá vegi að göngu og hjólastíg og hins vegar gerir gróðurinn að verkum að bílar hægja á sér.



Mynd 9-2 Dansk dæmi sem sýnir vegþrengingu á beinum og breiðum vegi og göngu- og hjólastíga meðfram.



Mynd 9-3 Spænskt dæmi sem sýnir notkun gróðurs til að aðskilja stíga frá götu og hægja á umferð.



Mynd 9-4 Tillaga að þverunum, upphækkunum og miðeyjum í rammaskipulagstillögu. Stærstu breytingar eru við Suðurnesveg frá Álfþanesvegi að Bakkavegi þar sem gert er ráð fyrir fimm miðeyjum, upphækkuðum gatnamótum (hraðahindrunum) og verulegri aukningu á gangbrautum til að þvera veg.

10 Viðauki 1 – Niðurstöður umferðartalninga

Niðurstöður umferðartalninga skipt niður eftir dögum, áttum og hlutfalli þungra bíla má sjá í töflum 10 – 1 til 10-5.

Norðurnesvegur skipt eftir áttum			
	Til Álftaness	Til Hafnarfjarðar	Báðar áttir samtals
Mið 20.6.2018	1564	1491	3055
Fim 21.6.2018	1408	1387	2795
Fös 22.6.2018	1435	1420	2855
Lau 23.6.2018	1377	1275	2652
Sun 24.6.2018	1312	1723	3035
Mán 25.6.2018	1439	1506	2945
Virkur dagur meðaltal	1462	1451	2913

Tafla 10-1 Niðurstöður talninga á Álftanesvegi

Álftanesvegur skipt eftir áttum			
	Til Álftaness	Til Hafnarfjarðar	Báðar áttir samtals
Mið 20.6.2018	3434	3202	6636
Fim 21.6.2018	2872	2242	5114
Fös 22.6.2018	2796	2633	5429
Lau 23.6.2018	2692	2317	5009
Sun 24.6.2018	2543	2211	4754
Mán 25.6.2018	2989	2858	5847
Virkur dagur meðaltal	3023	2734	5757

Tafla 10-2 Niðurstöður talninga á Norðurnesvegi

Suðurnesvegur skipt eftir áttum			
	Átt frá Bessastöðum	Átt að Bessastöðum	Báðar áttir samtals
Mið 20.6.2018	1950	2148	4098
Fim 21.6.2018	1606	1694	3300
Fös 22.6.2018	1506	1656	3162
Lau 23.6.2018	1387	1635	3022
Sun 24.6.2018	1334	1445	2779
Mán 25.6.2018	1632	2052	3684
Virkur dagur meðaltal	1674	1888	3561

Tafla 10-3 Niðurstöður talninga á Suðurnesvegi

Sniðtalningar samantekt			
	Álftanesvegur	Norðurnesvegur	Suðurnesvegur
Mið 20.6.2018	6636	3055	4098
Fim 21.6.2018	5114	2795	3300
Fös 22.6.2018	5429	2855	3162
Lau 23.6.2018	5009	2652	3022
Sun 24.6.2018	4754	3035	2779
Mán 25.6.2018	5847	2945	3684
Virkur dagur meðaltal	5757	2913	3561

Tafla 10-4 Niðurstöður sniðtalninga (báðar áttir samtals) á Álftanesvegi, Norðurnesvegi og Suðurnesvegi

Hlutfall stórra bíla - Báðar áttir			
	Álftanesvegur	Norðurnesvegur	Suðurnesvegur
Mið 20.6.2018	5%	3%	3%
Fim 21.6.2018	3%	2%	3%
Fös 22.6.2018	4%	3%	3%
Lau 23.6.2018	3%	2%	2%
Sun 24.6.2018	3%	2%	2%
Mán 25.6.2018	4%	3%	3%
Virkur dagur meðaltal	4%	3%	3%

Tafla 10-5 Hlutfall stórra bíla í sniðtalningum á Álftanesvegi, Norðurnesvegi og Suðurnesvegi.