

Umferðaröryggi við strætóstöðvar - Desember 2017. Arna Kristjánsdóttir, Efla.

Í þessu verkefni var umferðaröryggi við strætóstöðvar á vegum Vegagerðarinnar, bæði innan og utan þéttbýlis. Tilgangur var meðal annars að kanna hvort útfærslur strætóstöðva hefði áhrif á umferðaröryggi þeirra.

Skoðuð voru slysaögn frá árunum 2008 - 2015 og var valið að skoða slys í 40 m rásnum kringum strætóstöðvarnar. Á tímabilinu urðu tæplega 4.000 umferðaróhöpp á þessum svæðum, en mörg þeirra tengdust ekki strætóstöðvunum og voru því tekin út úr greiningunni. Eftir það stóðu um 1.300 umferðaróhöpp, öll innan höfuðborgarsvæðisins og þá miðað við allar strætóstöðvar þar. Af þeim eru flest (89%) án meiðsla. Slys með meiðslum voru 143, þar af 28 með alvarlegum meiðslum. Á tímabilinu voru fjögur banaslys í nágrenni strætóstöðva, í öllum tilvikum ekið á gangandi vegfaranda. Flest óhöpp (71%) eru hins vegar árekstrar milli bíla sem aka í sömu átt (oftast aftanákeyrslur).

Ef aðeins eru skoðuð þau óhöpp sem verða í nágrenni strætóstöðva við vegi Vegagerðarinnar eru þau 506. Af þeim eru flest án meiðsla, svipað hlutfall og í öllum óhöppunum (88%). Slys með meiðslum voru 59 þar af 10 með alvarlegum meiðslum. Banaslys voru tvö. Árekstrar milli tveggja bíla sem aka í sömu stefnu er einnig algengust við þessar strætóstöðvar.

Nokkrar strætóstöðvar á Miklubraut, Hringbraut við Háskóla Íslands og á Bústaðavegi við Perluna skera sig úr vegna fjölda óhappa. Þessir staðir eru greindir nánar í skýrslunni hver fyrir sig. Meðal þess sem fram kemur við þessa greiningu er að útskotsvasar eru of stuttir og hafa áhrif á hraða strætisvagnanna þegar þeir aka út í umferðina. Það eykur hættu á aftanákeyrslum, sem eru algengustu óhöppin við þessar aðstæður. Greint er frá viðmiðum við útfærslu strætóstöðva í Svíþjóð, Noregi og Danmörku og bent á hafa megi það til viðmiðunar þegar útfærslur við gerð strætóstöðva eru valdar hér.