



Borgarlína og umferðaröryggi

Ágrip

Hryggjarstykkið í Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins til ársins 2040 er þróunar- og samgönguás. Áætlað er að hágæða almenningssamgöngukerfi eða svokölluð Borgarlína verði meðfram ásnum og í þessu verkefni er gengið út frá því að Borgarlína verði BRT-kerfi (bus rapid transit).

Tilgangur verkefnisins er að varpa ljósi á helstu þætti sem þarf að huga að við skipulagningu og hönnun Borgarlínu m.t.t. umferðaröryggis. Rýndar verða erlendar heimildir til að svara þeim spurningum. Helstu niðurstöður rýnnar eru eftirfarandi.

- ▶ Aðgerðir og lausnir í leiðbeiningum um uppbyggingu almenningssamgangna og BRT-kerfa uppfylla í langflestum tilfellum kröfur um umferðaröryggi og aðgengi fyrir alla.
- ▶ Uppbygging sérreina fyrir BRT og tilheyrandi stoppistöðvar á stöðum þar sem vegfarendur eru ekki vanir notkun þeirra getur það haft áhrif á umferðaröryggi. Mælt er með því að umferðaröryggismat sé gert á skipulagstigi, umferðaröryggisrýni á hönnunarstigi og þegar verið að hefja notkunina. Einnig er mælt með því að vekja athygli vegfarenda á breytingunum með herferðum.
- ▶ Breyting í umferðaröryggi tengist ekki beint hvaða samgöngukerfi er innleitt, t.d. BRT kerfi eða léttlestarkerfi, heldur er það frekar innviðaupbyggingin sem að fylgir innleiðingu samgöngukerfisins. Því meiri forgang sem kerfunum er veittur, óháð því hvernig samgöngukerfi um er að ræða þá eykst umferðaröryggi.
- ▶ Miðlæg BRT-sérrein er öruggari lausn en kantlæg BRT-sérrein, óháð því hvort vinstri beygjur fyrir forgangsreinina eru bannaðar eða ekki. Best er þó að takmarka og helst banna alveg vinstri beygjur fyrir forgangsreinina.
- ▶ Kantlægar BRT-sérreinar eru öruggari en hefðbundið strætókerfi í blönduðum akstri.
- ▶ Göngu- og hjólastígar að biðstöðvum þurfa að vera skilvirkir og öruggir, með góðum gæðum og góðri lýsingu, þetta er til þess að tryggja að gönguleiðirnar tengist vel umhverfinu og auka nýtingu á BRT kerfinu.
- ▶ Til þess að auka umferðaröryggi við stoppistöðvar sem að liggja í miðju götunnar, ætti að mjökka akreinar í kringum stoppistöðvarnar en það hvetur ökumenn til þess að aka hægar og fara varlegar.
- ▶ Það er mikið öryggi falið í því fyrir farþega BRT kerfa að hafa sem minnst bil á milli palls og vagns.
- ▶ Styttri ferðatími og aukinn meðalhraði BRT-kerfis (oft 22-23 km/klst) miðað við hefðbundið strætókerfi stafar helst af meiri forgangi, lengri vegalengdar á milli stoppistöðva og stærð biðstöðva en ekki hærri hámarkshraða. Almenn hækkar hámarkshraði almenningsvagna ekki með tilkomu BRT-kerfis.
- ▶ Gatnamót þar sem að umferð þverar BRT- reinina eru óöruggari en gatnamót þar sem einungis hægri beygjur eru leyfðar.
- ▶ Þegar slys verða á BRT brautum er það í flestum tilfellum þar sem stórar umferðargötur þvera BRT brautina .
- ▶ Lykilatriði þegar á að bæta öryggi á gatnamótum, er að hanna lítil og einföld gatnamót, það er línulegt samband á milli stórra og flókinna gatnamóta og slysa.
- ▶ Töluverður hluti slysa gerist þegar stigið er út úr almenningsvagni og þegar fótgangandi ætlar að ná almenningsvagni. Stærstur hluti slysa með fótgangandi gerist þegar athygli vegfarenda er á annað en á umferðina.
- ▶ Huga á sérstaklega að skólaleiðum og umferðarþróun á framkvæmdatíma, skýrleiki og upplýsingagjöf eru þar lykilþættir.
- ▶ Borgarlína mun nýta sérreinar, sem leiðir til öruggari samgangna sem mun hafa jákvæð áhrif á umferðaröryggi á höfuðborgarsvæðinu.