

**Samantekt á erlendum hönnunarleiðbeiningum fyrir hágæða almenningssamgöngur. Bjarni Rúnar Ingvarsson og Albert Skarphéðinsson, Mannvit – apríl 2019.**

Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010–2030 og Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2015–2040 er gert ráð fyrir hágæða kerfi almenningssamgangna. Engar hönnunarleiðbeiningar eru til hérlandis fyrir slík kerfi og snýst þetta verkefni um að taka saman helstu hönnunarstika erlendra leiðbeininga, sem nýta mætti sem grunn fyrir gerð íslenskra hönnunarleiðbeininga. Helst var horft til leiðbeininga frá Norðurlöndunum, en einnig til Bandaríkjanna og Þýskalands eftir fræðilegum stærðum og grunngildum.

Í skýrslunni er farið yfir ýmis atriði og útfærslur á þeim, s.s. sérrými fyrir almenningssamgöngur, gatnamót og biðstöðvar og fjallað um ýmsar lausnir þar að lútandi. Kostir og gallar mismunandi útfærsla eru tilteknir og einnig hvaða lausnum er mælt með umfram aðrar. Þá er tiltekið hvað hafa þarf í huga varðandi óvarða vegfarendur við hönnun hágæðasamgangna.

Fram kemur að í áður nefndum skipulagstillögum sé gert ráð fyrir að almenningssamgöngur verði annað hvort hraðvagnakerfi (BRT) eða léttlestarkerfi (LRT). Taka þurfi tillit til þess þegar sérrými er tekið undir hágæða almenningssamgöngur að þó byrjað verði með hraðvagnakerfi sé hægt að byggja léttlest síðar. Þetta hefur áhrif á ýmsa hönnunarstika, s.s. á beygjuradíusa, hæðarlegu, stefnubreytingar, biðstöðvar, burðargetu brúa o.fl. Farið yfir reglur um ýmsar þessi þætti auk fleiri. Bent er á að sé hraðvagnakerfi þannig hannað eftir stöðvum fyrir léttlestir, verði þjónustuhraði kerfisins og þægindi meiri á þeim tíma sem kerfinu er þjónað af strætisvögnum.

Að lokum er í skýrslunni nefnt að raunupplýsingakerfi sé nauðsynlegt fyrir hágæða almenningssamgöngur, m.a. til að gefa þeim forgang við gatnamót og til upplýsinga fyrir farþega. Vísað er í ýmis rit sem fjalla um slíkar lausnir.