



ÁVINNINGUR AF ÓHINDRUÐUM BEYGJUSTRÁUMUM

Framhald

Ágrip

Mars 2019



ÁVINNINGUR AF ÓHINDRUÐUM BEYGJUSTRUMUM

ÁGRIP

Almennt er viðurkennt að vinstribeygjastraumar séu hættulegustu straumarnir á gatnamótum. Ýmislegt hefur verið gert á gatnamótum til að minnka þessar hættu, meðal annars að verja vinstribeygjurnar með sér fasa á umferðarljósum, þ.e. sér vinstribeygjuljós. Misjafnt er hvort allir vinstribeygjustraumarnir séu varðir eða hvort að það séu bara þeir sem eru á aðalveginum. Umferðarljós þar sem allir vinstribeygjustraumarnir eru varðir kallast oft fjögurra-fasa ljós.

Það að breyta ljósum í fjögurra-fasa ljós hefur áhrif til hins verra á umferðarrým og því þurfa að vera sterk rök fyrir því að gera þessar breytingar. Tilgangur verkefnisins er að skoða fjögurra-fasa ljós með það markmið meta ávinning breytinga út frá umferðaröryggissjónarmiðum.

Í þessu verkefni er slysatíðni og alvarleiki umferðarslysa skoðaður fyrir og eftir breytingu á umferðarljósum á þremur gatnamótum. Til skoðunar eru gatnamót Kringlumýrarbrautar og Miklubrautar, Laugavegar og Kringlumýrarbrautar og Miklubrautar og Grensásvegur. Skoðuð eru slysaögn 5 ár fyrir og eftir breytingar.

Slysum fækkaði á öllum þremur gatnamótunum. Mestur varð árangurinn á gatnamótum Laugavegar og Kringlumýrarbrautar.

Slysatíðni og alvarleikastuðull var skoðaður. Greinileg lækking varð í slysatíðni á öllum þremur gatnamótunum eftir breytingar. Minnst voru áhrifin á GreMi þar sem slysatíðnin lækkaði um 15% en lækkingin var töluvert meiri á hinum tveimur gatnamótunum, þ.e. tæp 50%. Alvarleikastuðull lækkaði töluvert á LauKri og GreMi eftir breytingar en hækkað lítillega á KriMi, sem er í samræmi við alvarleika slysa á gatnamótunum þremur.

Niðurstöður rannsókna hafa sýnt að vinstribeygjuslysum fækki en hinsvegar að aftanákeyrslum fjölgi við það að bæta við vinstribeygjufasa. Miklar sveiflur eru í fjölda aftanákeyrsla og ólíkar niðurstöður á gatnamótunum þremur. Lítil breyting varð á meðaltali fjölda aftanákeyrsla fyrir og eftir breytingar á gatnamótum KriMi og LauKri en mikill munur var á meðaltalinum á GreMi þar sem aftanákeyrslum fjölgaði mikið. Á öllum gatnamótunum þremur var þróunin sú aftanákeyrslum fjölgaði hlutfallslega mikið. Almennt valda aftanákeyrslur minna alvarlegum slysum en hliðarárekstrar t.d. og hefur þessi þróun því verið talin ásættanleg.

Þrenn gatnamót er auðvitað ekki stórt úrtak og ber að taka niðurstöðunum með vissum fyrirvara en hinsvegar gefa niðurstöðurnar vísbendingar um að það að bæta við fjórða ljósafasanum hafi mikil jákvæð áhrif á fjölda vinstribeygjuslysa. Því má áætla að breyting í fjögurra fasa umferðarljós hafi í för með sér umtalsverða fækkun vinstribeygjuslysa, auk þess sem alvarleiki slysa minnkar, þ.e. hlutfallslega færri slys enda með meiðslum á fólki.

Sá árangur sem náðst hefur við fækkun vinstribeygjuslysa eftir endurbætur á gatnamótunum eru eftirtektarverður. Sýnt þykir, með tilvísun í alvarleikastuðul, slysatíðni og vinstribeygjuslys og kostnað við þau, að ávinningur af endurbótunum sé talsverður. Fjárhagslegur ávinningur við uppsetningu vinstribeygjuljósa á allar stefnur er mikill og endurbætur á gatnamótum, þar sem hægt er að koma slíku við, getur skilað sér tilbaka til samfélagsins á fáum árum.

Það má þó ekki vanmeta átak lögreglu, Reykjavíkurborgar, Vegagerðarinnar og Samgöngustofu í þeim árangri sem hefur náðst við fækkun umferðarslysa þar sem fleiri þættir en umhverfi vegarins spila inn í svo sem löggæsla og áróðursherferðir.