

Umferðarhraði í hringtorgum. Berglind Hallgrímsdóttir, Daði Baldur Ottósson og Guðrún Birta Hafsteinsdóttir, Efla - desember 2019.

Markmið þessa verkefnis var að skoða samspil hönnunar hringtorga og umferðarhraða fyrir hringtorg í þéttbýli og dreifbýli. Hraðabreytingar umferðar við inn- og útkeyrslur eru skoðaðar og lagt mat á hvort hönnunarforsendur geti stuðlað að réttum umferðarhraða. Hraðinn ræðst fyrst og fremst af breidd akreina og stærðum og breytingum á radiusum.

Valin voru 6 hringtorg til að mæla umferðarhraða. Fjögur innan höfuðborgarsvæðisins og tvö utan þess. Hringtorgunum sem valin voru er lýst í skýrslunni. Notast var við dróna til að taka upp myndbönd af akstri ökutækja um hringtorgin og var notaður myndgreingarhugbúnaður til að greina fjölda ökutækja, akstursleiðir og hraða. Sérhvert hringtorg var myndað í um 20 mínútur og þess gætt að ná a.m.k. 30 ökutækjum í frjálsum flæði beint áfram eftir aðalvegi í gegnum torgið.

Niðurstöður verkefnisins gefa til kynna að hönnun hringtorga hefur talsverð áhrif á umferðarhraða. Bent er á að samhverf hönnun, þ.e. að radius inn og útkeyrsla er eins á öllum örmum, er æskilegri þar sem gönguþverun er við hringtorgin. Slík hönnun leiðir til lágs hraða bæði í við inn- og útkeyrslur. Þá er nefnt að ekki sé æskilegt að hafa þverun við tvíbreið hringtorg, bæði vegna þess að ökutæki á einni akrein getur skyggt á gangandi og hjólandi vegfarendur og auk þess gefa niðurstöður mælinganna til kynna að ökutæki í frjálsum flæði hafi möguleika á að auka hraðann við akstur út úr hringtorginu. Það er þó hægt að leysa með því að hafa milli-miðeyjur milli akreina í sömu akstursstefnu. Fram kemur að í dreifbýli ná hringtorg að draga verulega úr hraða ökutækja, en ekki sé þörf á samhverfri hönnun þar, þ.e. miða má við hönnun þar sem gert er ráð fyrir þeim möguleika að keyra hratt út úr torginu, þar sem aðstæður leyfa.