

Fyrirsögn á frétt:

Alvarleiki umferðarslysa minnkar með því að verja fleiri vinstri beygjur (en slysatíðni eykst)

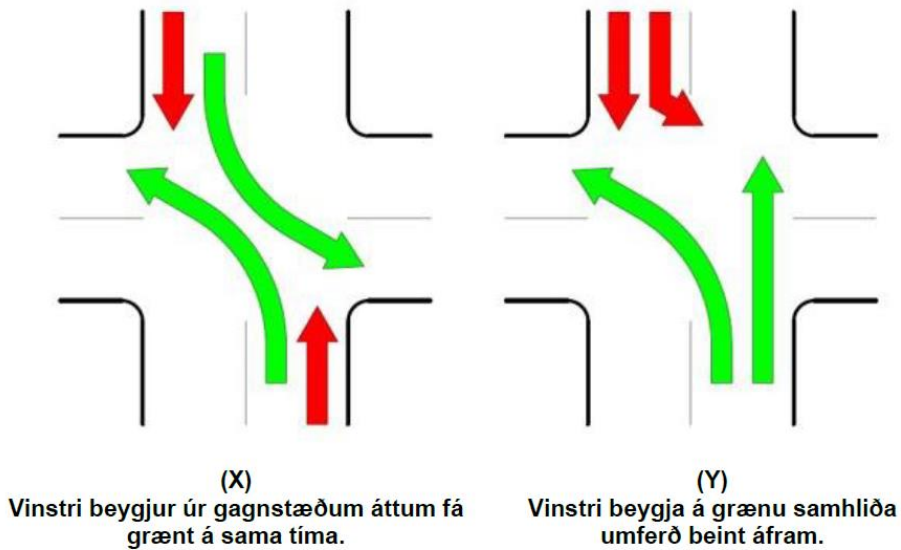
Titill skýrslu:

Slysgreining á mismunandi útfærslum varinna vinstribeygjufasa á ljósastýrðum gatnamótum höfuðborgarsvæðisins

Samantekt:

VSÓ Ráðgjöf vann nýverið verkefni fyrir Rannsóknarsjóð Vegagerðarinnar þar sem gerð var slysgreining á mismunandi útfærslum varinna vinstri beygjufasa á ljósastýrðum gatnamótum höfuðborgarsvæðisins.

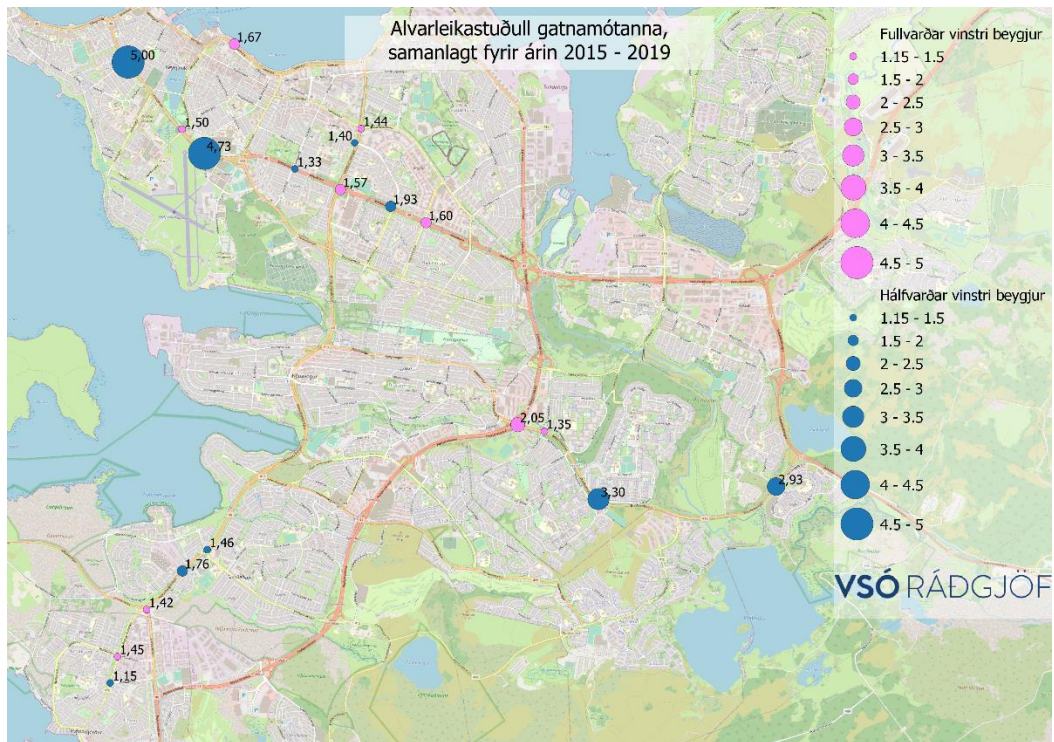
Markmið verkefnisins var að kanna hvort munur væri á umferðaröryggi fyrir mismunandi fyrirkomulag ljósastýringa þar sem vinstri beygjur eru varðar. Þegar vinstri beygjur eru varðar á fjögurra arma gatnamótum eru vinstri beygjur umferðar úr gagnstæðum áttum ýmist leyfðar á sama tíma meðan umferð beint áfram bíður (X), eða vinstribeygja er leyfð samhliða umferð beint áfram (Y). Fyrirkomulag X er nefnt „vinstri leiðir“ ef vinstri beygja fer á undan beinum straum; annars „vinstri laggar“, en „leiðir-laggar“ fyrir fyrirkomulag Y.



Mynd 1: Mismunandi fyrirkomulag varinna vinstribeygju strauma.

Allur gangur er á hvort beygjur séu bara varðar á aðalstefnu, eða líka hliðarstefnu. Lagt er til að þegar bæði aðal- og hliðarstefna er varin að talað sé um að gatnamótin séu „fullvarin“ en „hálfvarin“ ef eingöngu ein stefna er varin. Annars óvarin.

Með ofangreindum skilgreiningum var úrtak 20 gatnamóta á höfuðborgarsvæðinu sem hafa varðar vinstri beygjur flokkuð og borin saman með tilliti til umferðaröryggis á tímabilinu 2015-2019.

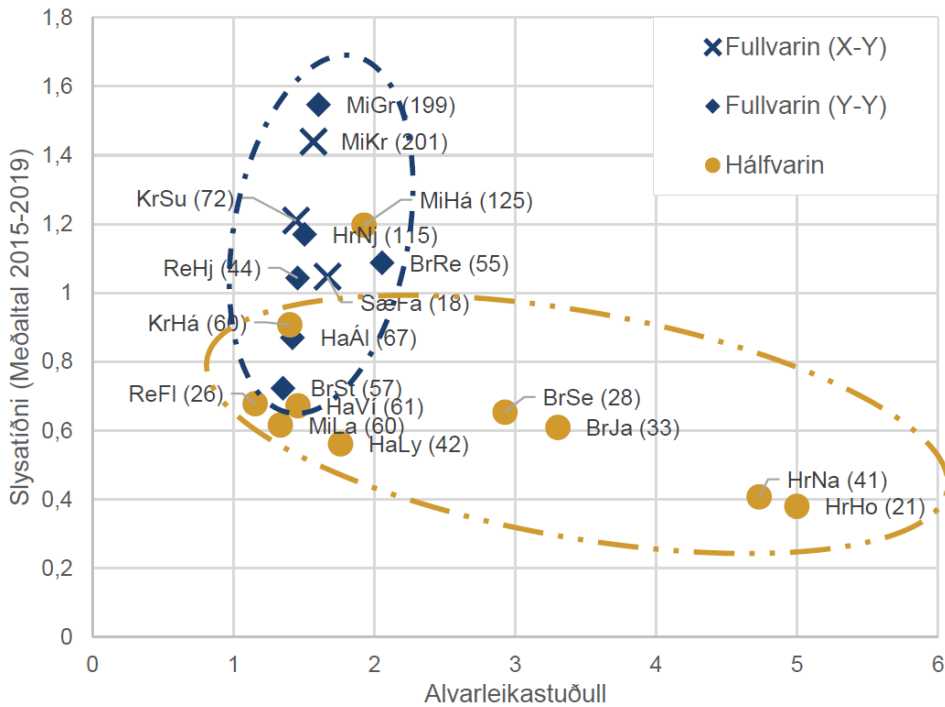


Mynd 2: Alvarleika stuðull gatnamótanna sem tekin voru til greiningar.

Í ljós kom að fullvarin gatnamót hafa tilhneigingu til að hafa hærra slysatíðni (árekstrar með og án meiðsla), en alvarleiki þeirra slysa sem verða við hálfvarin gatnamót hefur tilhneigingu til að vera meiri.

Orsökina virðist vera að atvik skráð sem „árekstrar við gatnamót“ eða „árekstur við beygju inn í götu“ eru hlutfallslega algengari við hálfvarin gatnamót („árekstrar við gatnamót“ valda meiðslum í 25% tilvika), en aftanákeyrslur eru hlutfallslega algengari við fullvarin gatnamót (meiðsli í 6% tilvika).

Þau 4 gatnamót sem komu verst út (alvarleikastuðull > 2,8) eru öll hálfvarin. Þessi gatnamót höfðu þó fæst skráð tilvik á bakvið sig svo einhverjar líkur eru á að þær niðurstöður séu bjagaðar. Verstu tvö gatnamótin í úrtaki voru við Hringbraut, og þar á eftir tvenn gatnamót við Breiðhóltsbraut sem gefur vísbendingar um að þar séu vandamál sem mætti skoða nánar.



Mynd 3: Slysatíðni í samhengi við alvarleikastuðul. Hver punktur merkur með skammstöfun gatnamóta ásamt fjölda slysatilvika á bak við hvern punkt.

Samandregið má segja að niðurstöður þessarar rannsóknar styrki stoðir undir fyrri rannsóknir hvað varðar að vinstri beygjur auki umferðaröryggi. Enn fremur eru sterkar vísbendingar um að enn betra öryggi fáiast með því að verja báða vegi sem koma að gatnamótum, ekki bara annan þeirra. Þar sem ekki var munur á milli þess *hvernig* vinstri beygju fasar eru varðir („vinstri leiðir“/ „vinstri laggar“ eða „leiðir-laggar“) gefur sú niðurstaða ljósastýringarhönnuðum frelsi til að hanna varða vinstri beygju ljósafasa fyrst og fremst með tilliti til afkastagetu.

Nánari upplýsingar veitir:

Davíð Guðbergsson

Samgönguverkfræðingur, M.Sc.

sími: 585 9206

netfang: davidg@vso.is
