

Alþingi  
Erindi nr. P 127/1393  
komudagur 21.3.2002



Alþingi, allsherjarnefnd  
Hildur Njarðvík, nefndarritari  
Austurstræti 8 - 10  
150 Reykjavík

Reykjavík 19. mars 2002  
Tilvísun: 2002030023/12.1  
HH/BH  
Tilv. ykkar: 22.02.2002

**Efni: Umsögn um frumvarp til umferðarlaga, 140. mál, hægri beygja á móti rauðu ljósi.**

Með bréfi dags. 22. febrúar er óskað umsagnar um frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum nr. 50, 30. mars 1987. Í frumvarpinu er gert ráð fyrir að leyft verði að aka í hægri beygju á móti rauðu ljósi.

Meðfylgjandi er stutt umsögn þar sem gerð er grein fyrir helstu vanköntum, sem fylgja því fyrirkomulagi, sem frumvarpið leggur til, en almennt má segja að líkur eru á aukinni slyshættu á gatnamótum ef fyrirkomulagið verður tekið upp.

Þá ber þess að geta að á mörgum stærri gatnamótum á höfuðborgarsvæðinu er þegar sérstök akrein utan við ljós fyrir hægri beygjur. Ávinningur fyrir umferðarflæði í heild er því ekki mjög mikill, og ekki þess virði að tekin sé áhætta á fjölgun umferðarslysa.

Er þá einnig haft í huga að mikilli fyrirhöfn og fjármunum er varið til að draga úr slysum.

Með hliðsjón af framansögðu er það niðurstaða Vegagerðarinnar að ekki eigi, að breyta umferðarlögum í þá átt, sem frumvarpið leggur til.

Virðingarfyllst,

Helgi Hallgrímsson  
vegamálastjóri.

Fskj. Umsögn AÐÁ.

Frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum, nr. 50 30. mars 1987, 140. mál, hægri beygja á móti rauðu ljósi.

### Umsögn

Því verður ekki á móti mælt að í einhverjum tilvikum myndi það að leyfa hægri beygju á móti rauðu ljósi greiða fyrir umferð. Gallinn er hins vegar sá að aðgerðin eykur slyshættu á gatnamótum.

Eftirfarandi fjórar tegundir óhappa á gatnamótum þar sem hægri beygja á móti rauðu ljósi er leyfð eru algengastar<sup>1</sup>:

- 1) Ekið í veg fyrir bifreið sem er í þeim umferðarstraumi sem ekið er inn í .
- 2) Ekið í veg fyrir bifreið sem kemur á móti og er að taka vinstri beygju inn á sömu götu.
- 3) Ekið aftan á bifreið sem ætlar að fara að taka hægri beygju á rauðu ljósi.
- 4) Ekið á gangandi eða hjólandi vegfarendur sem eru að fara yfir götu á gatnamótum.

Sjá enn fremur skýringarmynd.

Af ofangreindum óhappategundum þarf mestar áhyggjur að hafa af óvörðum vegfarendum, þ.e. gangandi og hjólandi. Reynslan sýnir að þótt bílstjórar eigi að víkja fyrir gangandi vegfarendum vill verða misbrestur á því<sup>2</sup>. Niðurstöður bandarískrar rannsóknar hafa sýnt að slysum þar sem ekið hefur verið á gangandi eða hjólandi vegfarendur hefur fjölgað umtalsvert við það að leyfa hægri beygju á rauðu ljósi.<sup>3</sup>

Til viðbótar því sem að ofan er sagt vaknar sú spurning hvort það að leyfa hægri beygju á móti rauðu ljósi ýti undir að bílstjórar hætti að virða rautt ljós almennt og þarf ekki að hafa mörg orð um hvaða afleiðingar það myndi hafa.

<sup>1</sup> William R. McShane, Roger P. Roess, Traffic Engineering, Prentice Hall, New Jersey, 1990.

<sup>2</sup> Institute of Transportation Engineers, Traffic Engineering Handbook., 4<sup>th</sup> edition, Prentice Hall, New Jersey, 1992

<sup>3</sup> D. Preusser, W. Leaf, K. DeBartolo, R. Blomberg, and M. Levy, "The Effect of Right-Turn-on-Red on Pedestrian and Bicyclist Accidents," Journal of Safety Research, 13, 1984.

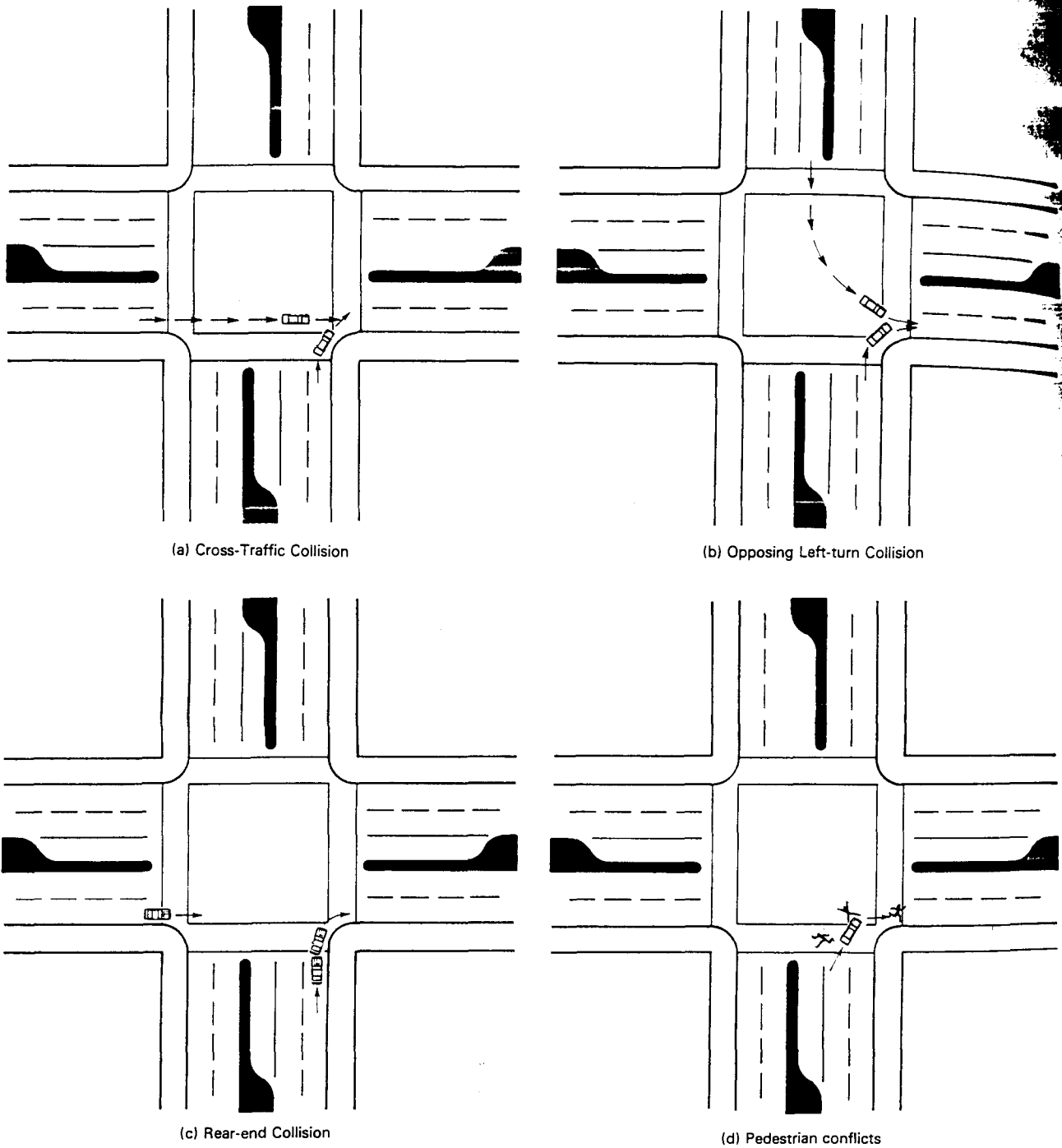


FIGURE 20-31 The prominent types of RTOR accidents.

SOURCE: H.W. McGee, "Accident Experience with Right Turn on Red," TRR 644, 1977, p. 69.

sider a string of vehicles in the rightmost lane, a fraction  $p$  of which wish to make a right turn.

Without a right-turn bay or favorable geometrics, vehicles wishing to make a right turn on red can do so only if they are at the head of this string. Thus, the probability that  $n$  vehicles can make the RTOR in the same cycle is:

$$P(n) = p^n(1 - p) \quad n \geq 0 \quad (20-24)$$

because the first through vehicle will block the other right turners.

The expected number of RTOR vehicles can be expressed as

$$E(n) = \frac{p}{1 - p} \quad (20-25)$$

and tabulated as follows: