

*Alþingi*  
*Erindi nr. P 130/638*  
*komudagur 17.12.2003*

Landssamtök Hjólreiðamanna  
Pósthólf 5193  
125 Reykjavík  
[www.hjol.org](http://www.hjol.org)  
[lh@islandia.is](mailto:lh@islandia.is)

14. desember 2003

**Efni: Umsögn um frumvarp til umferðarlaga.**

Landssamtök hjólreiðamanna vilja lýsa áhyggjum sínum vegna frumvarps til lagabreytinga sem fjallar um að leyfa hægri beygju á móti rauðu ljósi.

Lögin eru til þess fallin að draga verulega úr umferðaröryggi gangandi og hjólandi vegfarenda (óvarinna vegfarenda), sem þegar er slæmt fyrir, og lýsir tillagan í raun miklu virðingarleysi gagnvart óvörðum vegfarendum.

**Helstu ókostirnir við hægri beygju fyrir óvarða vegfarendur eru:**

Vegfarendur koma ekki til með að geta treyst græna ljósinu. Ljósastýringu í dag er í flestum tilfellum þannig háttáð að hægri beygja og óvarin vinstri beygja skera leið þeirra sem eru að fara yfir á grænu ljósi. Allir vita að það heyrir til undantekninga ef ökutæki víkja fyrir gangandi og hjólandi vegfarendum við þessar aðstæður. Afleiðingin er að öryggi óvarinna vegfarenda skerðist mjög mikið.

Ökutæki koma til með að teppa gangbrautir þegar þau fíkra sig inn á gangbrautirnar til að leita færís að taka hægri beygjur. Þetta mun bitna verst á sjónskertum, hreyfihömluðum og fólki með kerrur og barnavagna. Víða í Bandaríkjunum og Kanada er þetta alvarlegt vandamál. Þar tala margir um að heimild til hægri beygju á rauðu ljósi "stíflí umferðaræðar gangandi og hjólandi vegfarenda." Hér á Íslandi er þetta alvarlegt vandamál í hliðargötum inn að aðalbrautum. Það má því vera ljóst að með því að heimila hægri beygju á rauðu ljósi mun þetta vandamál einnig verða til staðar á þeim ljósastýrðu gatnamótum sem lögin munu ná til.

Hættan á því að börn, blindir og sjónskertir slasist á gangbrautum eykst til muna. Skýrar ráðleggingar til gangandi vegfarenda í Bandaríkjunum eru um að fara ekki út á götu þar sem heimilt er að taka hægri beygju á rauðu ljósi fyrr en maður sé fullviss um að ökumaður aðvífandi bifreiðar hafi séð mann\*. Hvernig fara ung börn að átta sig á þessu? Hvernig geta blindir og sjónskertir gengið úr skugga um þetta?

Athygli ökumanna mun beinast til vinstri með aukinni hættu fyrir gangandi og hjólandi sem koma frá hægri. Þar að auki teljum við að lögin muni almennt stuðla að auknu virðingarleysi fyrir rauðu umferðarljósi, virðingarleysi sem er allt of mikið nú þegar. (Allt að 40% óhappa á ljósastýrðum gatnamótum má rekja til aksturs gegn rauðu ljósi).

## **Hægri beygja á rauðu:**

Fjölgun slysa; athugun Ný-Sjálendinga og ráðgefandi skýrsla LTSA\*\* .

Það er erfitt að segja fyrir um aukningu umferðarslysa ef umrædd þingsályktunartillaga verður að lögum. Til að gera sér grein fyrir því er helst hægt að skoða reynslu einhverra þeirra ríkja sem hafa heimilað hægri beygu á rauðu ljósi (eða vinstri beygju á rauðu þar sem vinstri umferð ríkir).

Umferðaröryggisráð Nýja-Sjálands, sem þykir framarlega í umferðaröryggismálum í heiminum, gerði athugun á því hvort leyfa ætti vinstri beygju á rauðu ljósi þar en á Nýja-Sjálandi er vinstri umferð. Við mat sitt á áhrifum laga á fjölda umferðarslysa fóru þeir þá leið að skoða áhrif laganna í Bandaríkjunum. Í nokkra áratugi hefur hægri beygja á rauðu ljósi verið heimiluð í mörgum fylkjum Bandaríkjanna og því var komin töluverð reynsla á afleiðingar slíkrar heimildar fyrir umferðaröryggi.

Niðurstaða athugunar Ný-Sjálendinga var sú að afleiðing heimildar á hægri beygju á rauðu ljósi leiði til fjölgunar á árekstrum. Á þeim gatnamótum þar sem heimildin náði til fjölgaði árekstrum milli bifreiða um 10-40%, en aukning árekstra bíla og óvarinnar umferðar, gangandi og hjólandi, jókst um 50-100%.

Í skýrslu Umferðaröryggisráðs Nýja-Sjálands\*\*\* kemur fram að á þeim gatnamótum sem heimila ætti vinstri beygju á rauðu ljósi, eru þegar 13,8 banaslys á ári, og þá er einungis verið að tala um slys á óvörðum vegfarendum. Miðað við reynslu Bandaríkjamanna myndi þeim banaslysum fjölga um 50-100%. M.ö.o. myndi þetta þýða 6,9 til 13,8 fleiri banaslys yrðu á ári að meðaltali. Sú niðurstaða varð til þess að umferðaröryggisráð Nýja-Sjálands lagðist gegn heimild vinstri beygju á rauðu ljósi, þar sem fórnarkostnaður vó nokkru meira heldur en ábatinn.

Ef þessi tala er umreiknuð yfir á Ísland miðað við mannfjölda er niðurstaðan sú að heimild til hægri beygju á rauðu ljósi muni beint leiða til banaslyss á eins til tveggja ára fresti! Þ.e.a.s. fimm til tíu banaslys á áratug!

## **Tölur frá Bandaríkjunum:**

Í Bandaríkjunum farast um 6.000 gangandi vegfarendur á ári og 110.000 slasast\*. Þetta jafngildir því að sex gangandi vegfarendur farist á ári og 110 slasist á Íslandi. Við hjá Landssamtökum hjólreiðamanna höfum ekki tölur um slík slys hér á landi en teljum þau vera mun færri en þetta. Þetta stafar væntanlega af því að öryggi þessara vegfarenda sé lægra í forgangs röðinni hjá Bandaríkjamönnum heldur en Íslendingum og þjóðum Vestur-Evrópu samanborið við þá hagsmuni að umferð gangi sem greiðast fyrir sig. Væntanlega er þetta í ástæðan fyrir því að Bandaríkjamenn heimila hægri beygju á rauðu ljósi en ekki ríki Vestur-Evrópu.

## **Að treysta ökumönnum:**

Aðalflutningsmaður þessarar þingsályktunartillögu talar um að treysta beri ökumönnum frekar en að vera með boð og bönn. Í því efni er vert að minnast tilraunar sem gerð var í þá átt á níunda áratugnum þegar umferðaljós voru látin blika gulum ljósum á nóttunni þannig að venjulegur umferðaréttur væri í gildi. Þannig átti að treysta ökumönnum þegar umferð var lítil á nóttunni til að meta hvenær óhætt væri að aka yfir þessi gatnanót. Þessi tilraun reyndist dýrkeypt þar sem slysum fjölgaði mjög mikið á þessum gatnamótum og var henni að lokum hætt. Vítin eru til að varast þau.

## **Hagræði:**

Hagræði af heimild til hægri beygju á rauðu ljósi er mjög takmarkað fyrir bílaumferð og er nær eingöngu bundið við þann tíma sem umferð er lítil. Á annatíma í umerðinni hefur hagræðið nánast einungis verið bundið við götur með tveimur eða fleiri akgreinum þar sem samstaða hefur náðst meðal ökumanna um að þeir sem ekki ætla að taka hægri beygju bíði ekki eftir grænu ljósi á akgreininni lengst til hægri. Það eru mjög fá gatnamót á Íslandi með fleiri en eina akgrein en ekki með hjáleid framjá umferðaljósum. Menn geta svo spurt sig hvort samstaða muni nást um það meðal ökumanna hér á landi að bíða ekki á akgreininni lengst til hægri eftir grænu ljósi. Þegar röðin er orðin löng á akgreininni til vinnstri er það freisting að fara á hægri akgreinina og vera þannig fremstur eða framar við ljósin. Ef einn bíll er á hægri akgreininni eða einu akgreininni, sem ekki ætlar að beygja til hægri, þá lokar hann af hægri beygjuna fyrir þá sem á eftir koma. Þetta er aðal ástæðan fyrir því að hagræðið er lítið sem ekkert á annatíma fyrir bílaumferð. Hins vegar veldur þetta miklu óhagræði fyrir aðra umferð en bílaumferð vegna þess að ökumenn sem bíða færís að taka hægri beygju hafa tilhneigingu til að bíða á gangbrautinni eftir færi til þess.

## **Hætta þó farið sé eftir öllum reglum:**

Þó rétt sé að flest slysin sem verða við það að hægri beygja á rauðu ljósi sé heimil komi til vegna þess að ökumenn fari ekki eftir reglunum sem um slíka beygju gilda þá er það ekki algilt. Það breytir þó ekki því að slík heimild fjölgar slysum á gangandi og hjólandi vegfarendum til mikilla muna auk þess að vera mikill farartálmi fyrir þá. Það versta er þó að slík heimild getur valdið slysum þó farið sé að einu og öllu eftir reglunum. Þetta á sérstaklega við þegar um stóra bíla er að ræða eins og til dæmis jeppa sem eru með það háa vélarhlíf að börn og lágvaxið fólk hverfur sjónum ökumanns þegar viðkomandi er fyrir framan bílinn.

Ökumaður jeppa getur hafa stöðvað bílinn við stöðvunarlínu og verið að fylgjast með umferð frá vinstri til að finna bíl í umferðinni sem getur nýst honum til að taka hægri beygju. Á meðan ökumaðurinn er með athyglina til vinstri kemur barn frá hægri sem ætlar yfir götuna. Það er grænt gangbrautarlós og því gengur barnið af stað yfir götuna. Þegar það er utan sjónsviðs ökumanns fyrir framan háa vélarhlíf jeppans myndast bíl í umerðinni frá hægri sem nægir ökumanninum til að taka hægri beygju. Hann lítur í kringum sig og sér engan. Hann ekur því af stað og ekur yfir barnið sem er fyrir framan bifreiðina.

Það slæma við þessa dæmisögu er það að þetta getur hæglega gerst og því orðið alvarlegt slys eða jafnvel banaslys þó bæði ökumaðurinn og barnið hafi farið eftir

öllum reglum. Reyndar verða mörg slys við það að ökumaður lítur ekki í kringum sig þegar bil myndast í umferð frá vinstri og ekur á og jafnvel yfir gangandi vegfaranda frá hægri. Þetta á sérstalega við þegar bilið í umferð frá vinstri er ekki meira en svo að það rétt dugir og því þurfi ökumaðurinn að vera snöggur að nýta sér það til að ná að taka hægri beygjuna.

#### **Niðurstaða:**

Á tímum sem bætt umferðaröryggi og jafnvel áætlanir þar að lútandi eru í umræðunni ætti frumvarp sem þetta ekki að koma til umræðu.

Hin einfalda regla, rautt þýðir rautt, þarf að gilda.

Virðingarfyllst,

fyrir hönd Landssamtaka hjólreiðamanna,

  
Sigurður M. Grétarsson formaður

---

Heimild:

\*[http://www.lapdonline.org/bldg\\_safer\\_comms/tip\\_of\\_the\\_month/2001/01\\_04\\_traffic\\_tip.htm](http://www.lapdonline.org/bldg_safer_comms/tip_of_the_month/2001/01_04_traffic_tip.htm)

\*\*Land Transport Safety Authority.

\*\*\*Af ríkisvef Nýja-Sjálands, "Land Transport Safety Authority";

<http://www.ltsa.govt.nz> ; 10. mars 2002:

[http://www.ltsa.govt.nz/legislation/road\\_user/rur\\_left\\_turn.pdf](http://www.ltsa.govt.nz/legislation/road_user/rur_left_turn.pdf)