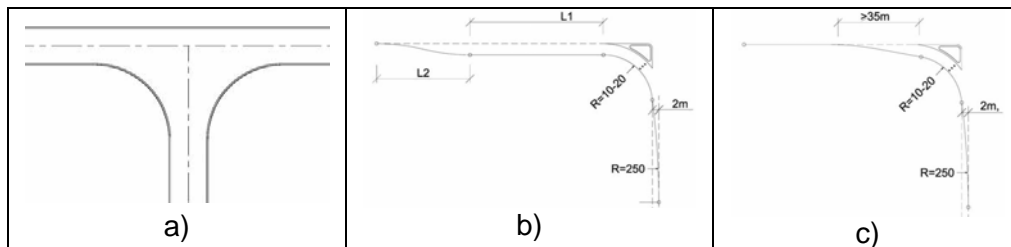


## Inngangur

Markmið verkefnisins er að ákvarða hvaða útfærsla á hægribeygju af þjóðvegum hentar best með tilliti til umferðaröryggis. Tilgangurinn er að aðstoða hönnuði við að taka upplýsta ákvörðun við val á útfærslu hægribeygju af þjóðvegum, byggða á umferðaröryggi. Verkefnið var unnið fyrir Rannsóknarráð Vegagerðarinnar. Að verkefninu komu Bryndís Friðriksdóttir og Haraldur Sigþórsson frá verkfræðistofunni Línuhönnun (Eflu) og Auður Þóra Árnadóttir frá Vegagerðinni.

Óhappatíðni þriggja megingerða íslenskra vegamóta er borin saman, þ.e. óstefnugreind vegamót, vegamót með samsíða hægribeygjuakrein og vegamót með hægribeygjuframhjá-hlaupi/fleyg.

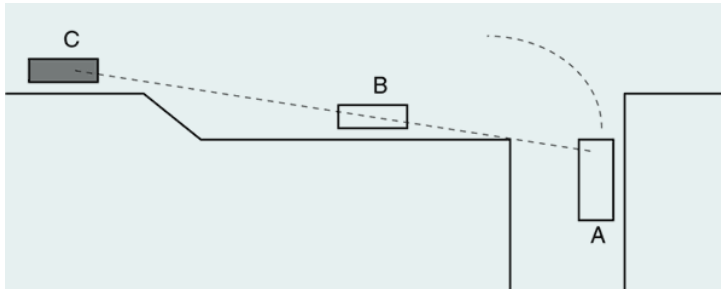


**Mynd 1.** Hægribeygjur; mynd (a) óstefnugreind vegamót, mynd (b) vegamót með samsíða hægribeygjuakrein, mynd (c) vegamót með hægribeygjuframhjáhlaup/fleyg (Statens Vegvesen. Geometrisk utforming av veg- og gatekryss. Håndbok 263).

Hér á landi hefur orðið sífellt algengara að stefnugreina vegamót á þjóðvegum landsins sem hafa umferðarþunga hliðarvegi. Einnig hefur verið vinsælt að stefnugreina vegamót sem talin eru hafa háa óhappatíðni. Ekki eru allir hönnuðir sammála um hvort stefnugreining vegamóta eigi að innifela stefnugreiningu á hægribeygju af aðalvegi inn á hliðarveg. Sumir telja að samsíða hægribeygjuakreinar skapi gott umferðaröryggi með því að draga úr aftaná-keyrslum, þar sem ökutæki sem ætla að beygja til hægri aki út úr aðalstraumnum á aðalveginum og hægi á sér á hægribeygjuakreininni. Aðrir hönnuðir telja að þessi útfærsla geti skapað hættu þar sem ökutæki sem aka á hægribeygjuakrein geti skyggt á ökutæki sem aka beint eftir aðalveginum gagnvart þeim ökutækjum sem eru á leið inn á aðalveg af hliðarvegi.

## Erlend reynsla

Samkvæmt erlendum heimildum er lykilatriði við gerð hægribeygjuakreina að tryggja að ökutæki á hliðarvegi hafi viðunandi sjónlengdir. Ef sjónlengdir eru ekki uppfylltar geta samsíða hægribeygjuakreinar sem og hægribeygjuframhjáhlaup/fleygur fjölgað umferðar-óhöppum sem verða vegna hægribeygju þar sem ökutæki sem aka eftir akreininni geta skyggt á ökutæki sem aka beint eftir aðalvegi og hindra þar með sýn ökumanna sem bíða á hliðarvegi eftir að aka inn á aðalveg (sjá mynd 2).



**Mynd 2.** Bíll B skyggir á bíl C (Transportökonomisk institutt. Trafíkksikkerhetshåndboken).

Flestar Norðurlandapjóðirnar mæla einungis með notkun hægribeygjuakreina þar sem vandamál eru vegna afkasta. Í því sambandi þarf að huga að eðli umferðar, þ.e. hvort að afkastavandamál geti skapast tímabundið eða jafnvel árstíðarbundið og eðli þeirra umferðaróhappa sem hafa orðið á vegamótunum.

## Íslensk athugun

Skoðuð voru umferðaróhöpp á 34 vegamótum á þjóðvegakerfinu yfir sjö ára tímabil (2000-2006). Vegamótunum var skipt í þrjú flokka eftir gerð hægribeygja. Flest vegamót voru í flokki óstefnugreindra vegamóta en fæst í flokki vegamóta með hægribeygjuframhjáhlaup/fleyg, eða einungis 3, en erfitt reyndist að finna vegamót í þeim flokki.

Niðurstaða athugunarinnar er að tíðni óhappa vegna hægribeygju af aðalvegi er lægst á óstefnugreindum vegamótum en hæst á vegamótum með hægribeygjuframhjáhlaupi/fleyg. Gagnasafnið fyrir flokkinn vegamót með hægribeygjuframhjáhlaupi/fleyg er lítið og einnig eru gatnamótin í safninu ólík og með ólíka óhappatíðni. Ekki er því æskilegt að draga ályktanir út frá gagnasafninu.

Ef tekin eru saman í einn flokk vegamót með stefnugreindri hægribeygju (samsíða hægribeygjuakreinum og hægribeygjuframhjáhlaup/fleygur) er meðaltíðni hægribeygjuóhappa flokksins hærri en tíðni hægribeygjuóhappa á óstefnugreindum vegamótum.

Hafa verður í huga að niðurstöður athugananna eru ekki tölfræðilega marktækar, þar sem lítið gagnsafn liggur á bak við hvern flokk og þá sérstaklega flokk vegamóta með hægribeygjuframhjáhlaupi/fleyg.