



14.10.2022

Umferðaröryggisáætlun 2023-2027 í samráðsgátt.

Landssamtök hjólreiðamanna (LHM) hafa skoðað drög að Umferðaröryggisáætlun 2023-2027, sem auglýst er í samráðsgátt stjórnvalda ([https://samradsgatt.island.is/oll-mal/\\$Cases/Details/?id=3286#advices](https://samradsgatt.island.is/oll-mal/$Cases/Details/?id=3286#advices)).

LHM vilja koma eftirfarandi athugasemdum og tillögum á framfæri við drögin:

1. LHM leggur til að undirmarkmiði h. um að alvarlega slösuðum og látnum á reiðhjólum eða rafhjólum fækki árlega um 5% verði skipt í tvö undirmarkmið og stafliðir breytist til samræmis. (bls. 8)

Alvarlega slösuðum og látnum á reiðhjólum fækki árlega um 5%.

Alvarlega slösuðum og látnum á smáfarartækjum (rafskútum fyrst og fremst) fækki árlega um 5%.

2. Frammistöðumarkmið 1) um hraðakstur. (bls. 12)

Sjálfvirk hraðatakmarkun er nú þegar til staðar í mörgum gerðum ökutækja, rafmagnsreiðhjólum, rafskútum, léttum bifhjólum í flokki I. Það skýtur skökku við að hættuminnstu ökutækin skuli búin hraðastýringu en hættulegustu ökutækin ekki. Allir nýir bílar eiga að vera útbúnir með skynsamlegri hraðastýringu (Intelligent speed assistance) frá árinu 2024. Tæknilega verður hægt að setja lög sem takmarka hraða bíla og annarra vélknúinna ökutækja við leyfilegan hámarks hraða á hverjum stað. Það myndi þýða að hægt væri að stýra hraða án þess að nota öll þau úrræði sem við notum í dag til að stýra hraða umferðar s.s. hraðahindranir, endurhönnun vega, hraðaeftirlit lögreglu o.s.frv. Eðlilegt er að fyrsti hluti sjálfvirknivæðingar í samgöngum verði sjálfvirk hraðastýring bíla. Sjálfvirk hraðastýring mundi auka öryggi allra vegfarenda svo um munar og spara í viðhaldi og framkvæmdum.

LHM leggur til að sett verði frammistöðumarkmið um að öll vélknúin ökutæki verði búin sjálfvirkri hraðastýringu fyrir lok umferðaröryggistímabilsins árið 2027 og að sett verði lög fyrir árið 2026 að sjálfvirk hraðastýring vélknúinna ökutækja taki gildi 1. janúar árið 2028.

3. Frammistöðumarkmið 3. d) og e). (bls. 12)

Þau eru satt að segja óhófleg. Nú þegar er notkun hjálma á Íslandi sennilega ein sú hæsta í heimi. Að ætla sér að ná 98% hjá börnum og 95% hjá fullorðnum er

óraunsætt og hætt er við að það kalli á of mikla áherslu á þennan þátt. Spörin hræða í þeim efnum þar sem umferðaröryggisaðilar á Íslandi sem og annarsstaðar hafa í gegnum tíðina gengið alltof langt í óttavæðingu þessara ferðamáta til að rökstyðja hjálmanotkun.

LHM leggur til að best væri að fella út þessi frammistöðumarkmið.

4. Frammistöðumarkmið um öruggari vegi. (bls. 12)

LHM stingur upp á þremur frammistöðumarkmiðum hér til viðbótar.

Nr. 3) Lengd eldri hjóla- og göngustíga sem undirgangast umferðaröryggisrýni verði 10 km á ári.

Nr. 4) Nýjar þveranir fyrir gangandi og hjólandi verði öruggar og jafn greiðfærar fyrir gangandi og hjólandi og fyrir bíla.

Nr. 5) Gangbrautir verði öruggari fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur með breytingu á umferðarlögum í þá veru að ökumenn skuli nálgast og fara yfir gangbrautir á gönguhraða. „Ef ökumaður á akbraut kemur að gangbraut skal hann gæta að því að aka eigi hraðar en sem nemur venjulegum gönguhraða.“

5. Frammistöðumarkmið um öruggari ökutæki. (bls. 12)

Nr. 2) að hlutfall ökutækja yfir 7,5 tonn að þyngd sem standast bifreiðaskoðun verði 75%, er undarlegt markmið. Öll ökutæki ættu að standast bifreiðaskoðun ellegar ekki vera í notkun þó sjálfsagt sé að gæta meðalhófs og gefa fresti til að laga atriði sem teljast ekki alvarleg frávík.

Vel þekkt þróun á nýjum bílum er að þeir eru að verða stærri, hærri og þyngri, samhliða því að stjórntæki þeirra eru í auknum mæli á snjallskjám. Þróunin virðist þannig vinna gegn bættu umferðaröryggi, sér í lagi fyrir gangandi og hjólandi. Þessi áskorun ætti að nefna í áætluninni og helst að leita leiða til að mæta þessum áskorunum.

6. Áhersluatriði um eftirlit lögreglu. (bls. 14)

Lögregla framfylgir umferðarlögum, hún rannsakar brot og sektar eftir kúnstarinnar reglum. Að mati LHM þarf lögregla að hafa mannskap og fjármagn til að rannsaka brot á óvilhallan hátt. Það hefur ítrekað komið fram að hjólreiðamenn hafa kært brot og lagt fram myndefni til sönnunar en lögregla hefur ekki rannsakað málið og hún virðist hafna öllu myndefni sem kemur frá hjólreiðafólki sem framvísað er. Þetta virðist vera kerfisbundin mismunum lögreglu þar sem myndefni frá öðrum aðilum virðist vera talið gjaldgengt í sönnunarfærslu. Þetta þarf að skoða og laga.

7. Forvarnir til almennings. (bls. 16)

Þar þarf m.a. að leggja áherslu á uppfræðslu nýrra og eldri ökumanna um umferðarreglur. Alltof stórt hlutfall ökumanna virðist hafa óljósar hugmyndir um innihald umferðarlaga. Sérstaklega þarf að koma til skila ákvæðum í 3. mgr. 23. gr. umferðarlaga að sá sem ekur fram úr öðru ökutæki skal hafa nægilegt hliðarbil milli ökutækis síns og þess sem ekið er fram úr. Sé ekið fram úr reiðhjóli eða létu bifhjóli skal hliðarbil að lágmarki vera 1,5 metrar. Það má t.d. gera með upplýsingamerki sem minnir á 1,5 m hliðarbil þegar ekið er fram úr reiðhjólum sbr. 1. mynd.

8. Snjalltækni og sjálfvirkni. (bls. 20)

Töluverður hluti slysa verður vegna þess að ökumenn sem hafa verið sviptir ökuréttindum eru að aka þrátt fyrir sviptingu. Tæknilega er hægt að útbúa ökutæki þannig að hægt sé að tryggja að ökumaður sé með gilt (snjall) ökuskrteini þegar hann stýrir ökutæki. Útbúa ætti öll ný ökutæki þannig að gilt (snjall) ökuskrteini sé með í för þegar ökutæki er ekið til að koma í veg fyrir að ökumenn sem ekki hafa ökuskrteini séu í umferð.

9. Samræming og samstarf. (bls. 21)

Bæta þarf samstarf milli samgönguyfirvalda og annarra aðila. Til dæmis þarf efni sem útbúið er til umferðarfræðslu að fá rýni eða aðkomu allra aðila sem að málum koma, s.s. kennsluáætlanir, bækur og próf til að tryggja að sjónarmið njóti jafnræðis og að engir vegfarendahópar verði undir eða útundan.

Í inngangi umferðaröryggisáætlunar má lesa: „Stjórnvöld og stofnanir skulu eiga í góðu samstarfi við alla vegfarendahópa til að ná sátt um aðgerðir sem auka öryggi allra vegfarenda.“ Það er mat LHM að áætlunin mætti innihalda áhersluatriði sem snúa að því að bæta þetta samtal og samstarf. Sem dæmi vantar samstarf um orðanotkun um þann flokk vegfarenda sem LHM og Samtök um bíllausan lífsstíl standa í forsvari fyrir. Erlendis, sem og á vettvangi SP, er frekar talað um virka vegfarendur og virkar samgöngur en óvarða vegfarendur.

10. Kannanir og rannsóknir á umferð (bls. 22).

Til þess að geta ályktað um tölfræði sem snýr að slysum á fólki sem notar reiðhjól, þarf að miða slysatölur við tölur um hversu mikið er hjólað. Það eru til aðferðir til að meta hversu mikið er hjólað. Þannig áætlaðar tölur eru til erlendis en ekki á Íslandi. Þar sem stór hluti hjólreiða fer fram á höfuðborgarsvæðinu þyrftu að vera til sér tölur á þessu svæði.

Til að bæta umferðarfræðslu og upplýsingagjöf til almennings þurfa að liggja fyrir upplýsingar um þekkingu og sjónarmið þátttakenda í umferðarkerfinu. Til dæmis þurfa að liggja fyrir upplýsingar um þekkingu almennings á einstökum atriðum í umferðarlögum. Sem dæmi má nefna regluna um nægilegt hliðarbil 1,5 m þegar ekið er fram úr reiðhjólum.

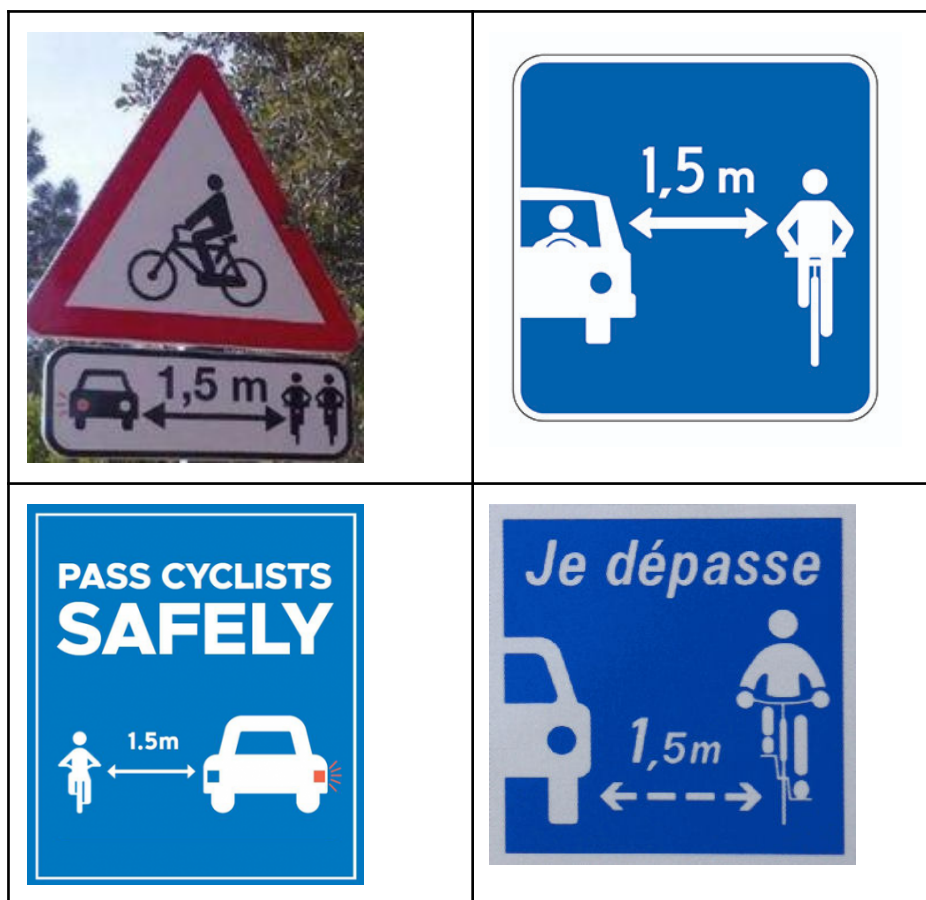
11. Rannsóknir á umferðarslysum (bls. 22)

Í nokkra áratugi hefur verið rætt um bættu slysaskráningu í heilbrigðiskerfinu á Íslandi án þess að nokkuð hefur verið gert. Landlæknisembættið hefur haldið utanum slysaskrá Íslands sem er gagnslaus í þessu tilliti. Þekkt er að einhver lönd hafa heildræna skráningu umferðarslysa s.s. eins og Svíþjóð, sem heldur utanum STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition), sem er gagnagrunnur um slys í samgöngukerfum í Svíþjóð sem fengin er með upplýsingum frá lögreglu og slysadeildum sjúkrahúsa. LHM mælir með að skoðað verði hvernig Svíar hafa farið að og þeirra fordæmi fylgt.

Reynsla LHM er að skilning á eðli hjólreiða hafi oft vantað við rannsóknir þar sem hjólreiðamenn eiga í hlut. Skýringin kann að vera að hjólreiðamenningin sé tiltölulega lítil miðað við lönd eins og Danmörk eða Holland. Rannsóknaraðilar þurfa að búa yfir nægri þekkingu og í þessum efnum. Leita ætti umsagnar hagsmunaaðila um skýrslur Rannsóknarnefndar samgönguslysa og birta bókarnir þeirra í útgefnum

skýrslum.

1. mynd. Dæmi um merki sem minna á nægilegt hliðarbil.



Virðingarfyllst
f.h. stjórnar LHM

Árni Davíðsson

Árni Davíðsson
formaður

Um Landssamtök hjólréiðamanna

Landssamtök hjólréiðamanna (LHM) eru hagsmunasamtök sem hafa að markmiði m.a. að efla hjólréiðar á Íslandi sem heilsusamlegan lífsmáta og sem samgöngumáta. Öll helstu hjólréiðafélög landsins eiga aðild að LHM. Samtökin eru þó ekki aðeins málsvari félagsmanna hinna ýmsu hjólréiðafélaga sem telja yfir 2000 manns heldur eru þau jafnframt málsvari allra sem hjóla á Íslandi. LHM er aðildarfélag að European Cyclists' Federation, sem eru heildarsamtök fyrir hjólréiðafélög til samgangna og ferðalaga í Evrópu. Aðildarfélag ECF er að finna í flest öllum löndum Evrópu. LHM hlaut samgönguviðurkenningu Reykjavíkurborgar 2012 fyrir virka þátttöku og áhrif í að efla hjólréiðar á Íslandi.