

Frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum

Dr. Erlendur S. Þorsteinsson, reiknifræðingur, 7. október 2020

A)

Athugasemdir við 10. gr. frumvarpsins:

10. gr. Í stað orðanna „39.-41. gr, 42. gr.“ í 1. mgr. 94. gr. kemur: 39.-42. gr. og 1.-4. mgr. 43. gr.

Í greinargerð segir að

Á undanförnum árum hafa hjólreiðar aukist mikið hér á landi og er nú mun meira um að ólíkir samgöngumátar á borð við gangandi og hjólandi og akandi og hjólandi deili rýmum en áður var. Því þykir rétt að gera ráð fyrir því að brot gegn ákvæðum laganna þar sem sérstaklega reynir á tillitssemi hjólreiðamanna gagnvart öðrum samgöngumátum geti varðað sektum.

en það er ekki rökstutt hver þörf er.

Ekki kemur fram í rökstuðningi við frumvarpið að tillitssemi hjólreiðafólk sé almennt áfátt. Þó vissulega megi finna ýmsar sögur á samfélagsmiðlum, sem margar reynast upphrópanir og lítið innihald þegar kafað er dýpra, þá þyrfti frumvarp til lagabreytinga í þessa átt að byggja á könnunum og haldbærum gögnum um hvort og hvernig tillitssemi sé áfátt og hvernig sektir muni laga það meinta vandamál.

Staðreyndin er sú að hjólreiðar eiga ennþá mjög undir högg að sækja í skipulagi, innviðum og öryggi.

Ennþá er alltof mikið af sameiginlegum stígum, frágangi sem miðast við gangandi ófatlað fólk, og „hjóllareinum“ sem eru lítið annað en málaðar línur á götu út við ræsið.

Þessi orð eru rituð þegar ég er nýkominn heim úr vinnu, þar sem bílstjóri var nærri búinn að keyra á mig þegar hann tók vinstri beygju þvert í veg fyrir og var að horfa á símann sinn (eða í kjöltu sína, alla vega ekki á götuna og það sem var fyrir framan hann).

Mikil þörf er á frekari vernd fyrir hjólreiðafólk, þörf er á því að fleiri hjóli; ekki er þörf á því að yfir höfði fólks hangi hótanir um sektir ef gangandi móðgast eða bregður vegna þess að þau voru ekki vakandi fyrir umhverfi sínu.

Ekki kemur fram í núverandi lögum, eða þessum breytingum, né greinargerðinni með þessum breytingum hvernig tillitssemi sé metin eða mæld. Einfalt er að sekta fyrir hraðabrot bíla eða fyrir af/á verknað eins og að nota síma án handfrjáls búnaðar, en hvernig er tillitssemi metin? Eru önnur fordæmi í lögum um sektir vegna skorts á tillitssemi?

Ég legg til að þessari breytingu verði frestað þar til kannað hefur verið ítarlega hvaða þörf er.

B)

Athugasemdir við 10 gr. og 43. gr. umferðarlaga, sem ekki er gerð tillaga um að breytist:

Í þessum tveimur greinum núverandi umferðarlaga segir annars vegar

Ekki er heimilt að hjóla á göngugötu hraðar en sem nemur eðlilegum gönguhraða. (10 gr.)

Ef hjólastígur er samhliða gangstétt eða göngustíg skal að jafnaði notast við hjólastíginn. Þó er í slíkum tilvikum heimilt að hjóla á gangstétt eða göngustíg ef fyllsta öryggis er gætt og ekki er hjólað hraðar en sem nemur eðlilegum gönguhraða. (43. gr.)

Ég vil gera athugasemd við kröfuna um gönguhraða reiðhjóra í þessum tveimur greinum og leggja til hlaupahraða í staðinn.

Heimilt er að aka bílum á 10 km/klst. hraða um göngugötur en reiðhjól má einungis hjóla á eðlilegum gönguhraða. Hreyfiorka bíls á 10 km/klst. hraða er mun meiri en reiðhjóls á gönguhraði því massi bílsins er margfaldur og hreyfiorka í línulegu sambandi við massa og í öðru veldi með hraða, $E_k = (mv^2)/2$. Sem dæmi, ef það er óhætt að bíll sé á 10 km/klst. væri óhætt að leyfa reiðhjóli að vera á 45 km/klst. m.v. 2 tónna bíla og 85 kg hjólreiðamann á 15 kg hjóli. Slíkur er munurinn í hreyfiorkunni, sem er aftur það sem veldur meiðslum komi til áreksturs.

Beinn samanburður er við að gangandi mega hlaupa á göngugötu en hjólandi mega ekki vera á nákvæmlega þeim sama hraða, en viðbragðstími og hreyfiorka hlaupandi annars vegar og hjólandi hins vegar er sú sama. Ef annað er leyft, þá ætti að leyfa bæði.

Það sama er upp á teningunum þegar um er að ræða göngustíg þar sem hjólareiðastígur er við hliðina. Eðlilegt er að leggja einhverjar kröfur á hámarkshraða hjólreiðamannsins en eðlilegar kröfur væru hlaupahraði, sem er sá hraði sem má búast við á stígunum og sem gangandi er heimilt að vera á.

Að lokum má benda á að skv. hönnunarmiðviðum þá eiga hjólreiðastígar að vera hannaðir þannig að aldrei þurfi að fara hægar en 15 km/klst. því fallhætta á reiðhjóli eykst við 12 km/klst. og minni hraða. En það er u.þ.b. hlaupahraði og eðlilegt að hámarkshraði skv. 10. gr. og 43. gr. núverandi umferðarlaga miði við það.

C)

Í athugasemdum við þetta frumvarp hafa nokkrir einstaklingar gert athugasemdir við ekki sé hægt að sekta reiðhjólamenn fyrir skort á tillitssemi við ríðandi umferð og fyrir að hjóla á reiðstígum.

Ég vil gera athugasemdir við þessar athugasemdir.

Annars vegar til ég benda á að hestar eru mun þyngri og hættulegri en reiðhjól. Þeir eru nær bílum í hættu (en þó alls ekki jafn hættulegir og bílar) og sbr. A) hér að ofan er þörf á frekari vernd fyrir reiðhjólafólk og að auka möguleika á hjólreiðum heldur en að þrengja að þeim.

Hins vegar hljóma þessar athugasemdir eins og að ríðandi vegfarendur vilji sölsa undir sig náttúruna og úthýsa öðru fólk, en raunverulegar slíkar deilur hafa t.d. verið í Hafnarfirði.

Í þriðja lagi vilja þau, sem gera þessar athugasemdir, að sett verði heimild til að sekta fyrir tillitsleysi; vil ég vísa hér aftur til A) að ofan.