

# Athugasemdir við umferðaröryggisáætlun 2002-2012

Gerð af Landssamtökum hjólréiðamanna

Ekki er mikið fjallað um umferð gangandi og hjólandi vegfarenda í síðustu útgáfu umferðaröryggisáætlunar. Halda mætti við lestur hennar, að umferðaröryggi snerist einungis um þá, sem ækju vélknúnum ökutækjum og aðrir (óvarðir) vegfarendur skiptu ekki máli, þegar um öryggismál væri að ræða. Því miður endurspeglar þessi afstaða viðhorf margra manna um stöðu og aðgengi þessara vegfarenda á Íslandi bæði í orði sem á borði. Svona hugsunarháttur hefur valdið mörgum slysum og óhöppum. Hvort sem maður hnýtir á sig skó og gengur, skokkar eða ferðast á línuskautum, sest á reiðhjól eða í sæti vélknúins ökutækis, eiga allir jafna kröfu á því að tekið sé tillit til þeirra í umferðinni og að svo sé búið um hnútana, að þeir geti ferðast á milli staða án þess að búa við skert öryggi. Því er afar mikilvægt að áætlun um öryggi í umferð taki til allra þátta samgangna. Þá ætti umferðaröryggisáætlun líka að taka tillit til þátta eins og heilbrigðs lífennis sem tengjast samgöngum. Líta verður á kostnað samfélagsins af vélknúinni umferð samanborið við þann virðisauka sem annars konar umferðarmáti gefur [\(5\)](#). Umferðaröryggisáætlunin ætti sem sé að taka mið af því heilbrigða lífenni sem fylgir annarri umferð en vélvæddri og koma með skýra framtíðarsýn á því hvernig vegfarendur geta átt samleið slysaust, hvort sem þeir nota vélknúð ökutæki til að skila sér áfram eða eru þátttakendur í umferðinni á annan hátt. Þetta á ekki síst við um samgöngur á og meðfram stofnbrautum og þjóðvegum, hvort heldur er í þéttbýli eða utan þess. Umferðaröryggisáætlunin á að vera leiðarljós í umferðaröryggismálum ríkis og sveitarfélaga, og gilda ekki einungis um vélvædda umferð heldur hvers kyns umferð og í beinum tengslum við samgönguáætlun. Fram til þessa hefur Vegagerð ríkisins með samgönguráðuneytið í broddi fylkingar ekki talið það í sínum verkahring að sinna annarri umferð en vélknúinni fyrr en nú nýlega vegna hestamanna. Því munu eftirfarandi athugasemdir við umferðaröryggisáætlun aðallega fjalla um öryggi óvarinna vegfarenda [\(2\)](#) í þéttbýli þar sem hennar er mest þörf í nútíð og framtíð

Í [umferðaröryggisáætlun 2002-2012](#), kafla 7.4.3 er að finna örstuttan texta um annars gríðarstóran vanda óvarinna vegfarenda. Þar er mælt með því að gera verulegt átak í því skyni að skilja á milli hjólandi og akandi vegfarenda.

Þetta er góður ásetningur, en ekki er nóg að skilja bara milli akandi og hjólandi vegfarenda. Það verður líka að skilja á milli hjólandi og gangandi vegfarenda og hafa jafnframt aðra vegfarendur í huga. Þar sem leiðir allra þessara vegfarenda skarast verður að samræma aðgengi, reglur og merkingar.

Þegar þetta er ritað er nýkomin fram þingsályktunartillaga um stofnbrautir fyrir hjólréiðar sem þingmenn allra flokka standa að [\(3\)](#). Þar ályktar Alþingi að fela ríkisstjórninni að skipa nefnd með fulltrúum samgönguráðuneytis, umhverfisráðuneytis, Vegagerðar ríkisins, Umferðarstofu, samtaka sveitarfélaga og samtaka hjólréiðafólks. Hlutverk nefndarinnar verður að undirbúa áætlun og lagabreytingar sem gerir ráð fyrir hjólréiðum sem viðurkenndum og fullgildum kosti í samgöngumálum. Hjólréiðabrautir verði sérstaklega skilgreindar og þeim fundinn staður í vegalögum, auk þess sem kveðið verði á um ábyrgð eða þátttöku ríkisvaldsins í gerð þeirra. Þannig verði komið upp sérstöku stofnbrautakerfi fyrir hjólréiðar, sem ríkisvaldið sjái um eða taki þátt í að kosta í samstarfi við sveitarfélögin. Hjólréiðabrautakerfið skuli tengja saman þéttbýlisstaði og hjólréiðastíga einstakra sveitarfélaga við þjóðvegakerfið. Einnig skal gert ráð fyrir stofnbrautum gegnum þéttbýlisstaði með svipuðu fyrirkomulagi og gildir um þjóðvegi í þéttbýli. Að auki, að

samgönguráðherra leggi fyrir Alþingi frumvarp í samræmi við niðurstöður nefndarinnar eigi síðar en ári eftir samþykkt tillögunnar”.

Það er einkennilegt að þessi tillaga skuli ekki fyrir löngu hafa komið fram á Alþingi því að bílaumferð í þéttbýli hefur stöðugt aukist undanfarin ár með öllum þeim vandamálum, sem henni fylgja. Fram til þessa hafa ríki og sveitarfélög kastað á milli sín þeirri ábyrgð að byggja upp nothæft stígakerfi milli sveitarfélaga. Þetta hefur útilokað fjölmarga vegfarendur í að komast leiðar sinnar með heilbrigðum og öruggum hætti. Það er ákaflega mikilvægt að stjórnun ALLRA samgangna komist undir einn hatt, svo að skipulag samgönguæða og hönnun umferðarmannvirkja verði samræmd og þær skili sem mestum arði. Fyrir verður ekki unnt að gera samgöngu- eða umferðaröryggisáætlanir í sátt við alla vegfarendur eða með fullnægjandi hætti.

### Hvað er hjólreiðabraut?

Það er talið að 30% allra ferða séu styttri en 3 km [\(1\)](#). Það er því stór hópur fólks sem auðveldlega gæti ferðast með öðrum hætti en með bílum. Hér á landi hafa hjólreiðabrautir ekki enn verið lagðar og því er ekki hægt að benda á staði þar sem þær er að finna.



Hjólreiðabrautir geta komið í stað hraðahindrana í 30 km hverfum, aukið öryggiskennend hjólreiðamanna og orðið hvati til hjólreiða. Um leið gefst kostur á því að bæta umhverfið og heilsu almennings.

[Hjólreiðabraut er smækkuð mynd akvegjar](#) fyrir bíla og því ekki gangstétt. Ef rétt er að málum staðið hafa hjólreiðabrautir sama vægi í samgöngum og akbrautir, enda ættu þær einnig að geta annað umferð léttara, vélknúinna bifhjóla og rafmagnsreiðhjóla. Innan íbúðarhverfa með 30 km hámarkshraða geta hjólreiðabrautir og gangstéttir haft forgang fram yfir akvegi. Þannig mætti auka öryggi óvarinna vegfarenda [\(2\)](#) innan þeirra svæða. Hjólreiðabrautir eru lagðar meðfram öllum vegum þar sem er umferð yfir vissum fjölda ökutækja eða þar sem hætta er talin stafa af hraðri (bíla)umferð. Auðvelt er að halda 30-40 km/klst meðalhraða á hjólreiðabrautum og hættulítið að mæta eða taka fram úr öðrum farartækjum. Hjólreiðabrautir geta því ekki aðeins tekið við umferð reiðhjóla, léttara bifhjóla og rafmagnsreiðhjóla heldur allra þeirra farartækja sem ekki er talið óhætt að séu úti á akbrautum í hraðri bílaumferð. Það þýðir að sömu [umferðareglur](#) gilda fyrir akandi og hjólandi. Umferðarljós og vegmerkingar eru þær sömu svo að vegfarendur þurfa ekki að fara eftir mismunandi reglum hvort sem þeir eru akandi eða hjólandi. Þá verða öikumenn að horfast í augu við aukinn rétt annarra vegfarenda s.s. aðalbrautarrétt á hjólreiðabraut o.s.frv. Hjólreiðabrautir geta stuðlað að minni misnotkun bíla og fengið fleiri til að nýta önnur hættuminni og vistvænni farartæki. Aukin notkun léttara og kraftlítilla farartækja minnkar slit akvega, léttir á umferð á álagstímum og eykur hagkvæmni og arðsemi

sem í hjólreiðum og göngu felast og ætti því að gefa mikið vægi í umferðaröryggisáætluninni sjálfri. Það er ósköp lítill munur á því hvort breytni manna í umferð leiðir af sér skaða á mænu, ónýtt hjarta, fótbotn eða offitu

### Núverandi ástand

Á seinustu árum hafa verið gerð geysimikil umferðarmannvirki á höfuðborgarsvæðinu fyrir milljarða króna sem því miður þjóna aðeins stórum vélknúnum ökutækjum. Umferðarmannvirki þessi hafa aðeins verið gerð til að greiða ferðir einkabíla sem alla tíð hafa verið minnst vistvænu og jafnframt hættulegustu samgöngtæki sem völ er á, einkum í þéttbýli. Því hafa umferðarmannvirkin ekki verið gerð með hámarksarðsemi í huga (5). Þessi mannvirki útiloka möguleika fjölda borgarbúa á því að komast leiðar sinnar af sjálfsdáðum, hvort sem er fótgangandi eða hjólandi. Ófremdarástand ríkir því á göngustígum Reykjavíkur, sem og víðar, og eru þeir bæði sveitarfélögum og ríki til skammar. Litið hefur verið á göngustíga sem kostnaðarsamt "skraut" í frágangsvinnu fremur en samgönguæðar og hafa þeir sætt afgangi í frágangi. Göngustígar hafa því nær undantekningarlaust lengst við það að þurfa að krækja fyrir þessi víðamiklu bifreiðamannvirki. Við hönnun göngustíga og gangstétta er ekki heldur tekið mið af þörfum hjólreiðamanna, hvað þá að verja vegfarendur gegn vatns- og aurskvettum frá bílaumferð. Sjónarmið skilvirkra samgangna eru heldur ekki höfð í huga. Hröð umferð hjólreiðamanna á ekki samleið með gangandi vegfarendum á þröngum göngustígum. Afleiðingar rangrar hönnunar valda því, að vegfarendur kjósa fremur að nota einkabilinn en að nota göngustígana til göngu eða hjólreiða. Má hér m.a. finna líklega ástæðu þess að ótrúlega margir foreldrar þora ekki að senda börn sín og unglinga á milli staða nema í bílum. Í núverandi stefnu umferðaröryggismála er því ekki verið að ráðast að rótum vandans, með því að minnka hættulega og óþarfa bílaumferð, heldur frekar reynt að stuðla að henni og réttlæta með dýrum og fyrirferðarmiklum mannvirkjum.



Ef vel er að verki staðið þá er hægt að setja niður hjólreiðabrautir eftir "þröngum" götum.

## Hjólreiðar á göngustígum

Árið 1980 stóð til að breyta [umferðarlögum](#) þar sem leyfa átti hjólandi vegfarendum að fara ferða sinna á gangstéttum. Talsverðar umræður áttu sér stað í fjölmiðlum og sýndist hverjum sitt. Það fór svo að lögin, sem samin voru með hliðsjón af norskum umferðarlögum frá 1978, voru samþykkt 20. maí 1981 en samkvæmt þeim var heimilt "að aka á reiðhjóli og leiða reiðhjól á gangstígum og gangstéttum." Reyndar var tekið fram í athugasemdum nefndar við þetta frumvarp að "skortur á hjólreiðastígum valdi því, að hjólreiðar blandast bifreiðaumferð. Verða hjólreiðar hér á landi þannig hættulegri en víða erlendis þar sem hjólreiðastígar eru algengir." Í sama streng tók yfirlögregluþjónninn Óskar Ólason þegar hann var spurður um hjólreiðar á gangstéttum, að "hann liti þó á það sem bráðabirgðalausn, framtíðin hlyti að vera sérstakir hjólreiðastígar." (7) Hjólreiðamenn gátu nú hjólað með löglegum hætti á gangstéttum, hvað svo sem yrði um þá sem voru þar fyrir.

Nú eru liðin rúm 20 ár frá því þetta sögulega slys átti sér stað í sölum Alþingis. Þarna hefði átt að koma hjólreiðabrautum í vegalög. Bílum hefur fjölgað margfalt, sem hefur gert hjólreiðar nær ómögulegar og stórhættulegar á stærri akbrautum.



Með því að byggja upp nothæft og aðlaðandi hjólreiðabrautakerfi má draga úr byggingu dýrra og fyrirferðarmikilla bílamannvirkja. Þá verður minna slit á akvegum og meira pláss fyrir þá sem í raun þurfa á bílum að halda. Minna landsvæði fer undir samgönguæðar sem þá nýtist undir "mannlegri" mannvirki og starfsemi.

Í hönnun umferðarmannvirkja skín það í gegn að fyrst og fremst er hugsað um afkastagetu vélvæddrar umferðar, því næst um umferðaröryggi. Göngustígar eru oftast lagðir löngu eftir að framkvæmdum við akvegina lýkur. Þá er reynt að halda kostnaði við þá í lágmarki t.d. með lélegu undirlagi og afvötnun. Við hönnun þeirra hefur ekki verið tekið mið af þörfum hjólreiðamanna og alger undantekning er að haft sé samráð við hagsmunafélög hjólreiðamanna við undirbúning framkvæmda. Breytingin á umferðarlögum 1981 breytti þar engu um. Slysagildir eru því margar. Má þar nefna óteljandi inn- og útkeyrslur með blindhornum. Blindbeygjur sem og ótaldar beygjur við gatnamót sem skapa aðeins slyshættu. Lélegt eða ekkert viðhald, opnir skurðir við framkvæmdir sem ekkert er unnið við svo að vikum og mánuðum skiptir. Ótal kantar og mishæðir. Á veturnar safnast fyrir á stígum mikill klaki vegna þess að þeir liggja lægra en umhverfið.



Á hjólreiðabrautum geta hjólreiðamenn farið eftir venjulegum samræmdum umferðareglum

Erfitt er að framfylgja hefðbundnum umferðareglum á göngustígum þar sem eru ýmsir vegfarendur: Hundar, hlauparar, skokkarar, börn, fólk með barnavagna, á línuskautum og á reiðhjólum. Fáir þessara vegfarenda fara eftir stígunum með sama hugarfari eða í sömu erindagjörðum. Þar stunda menn og málleysingjar ýmist átakalaus útivist eða hraðar samgöngur. Því er hraðamunur mikill og meðvitund um umferðareglur misjöfn. Reykjavíkurborg hefur skipt nokkrum útvistarstígum með hjólareinar og göngureinar. Þessa stíga mætti kalla "1+2 stíga" þar sem af þriggja metra breiðum göngustíg hafa hjólreiðamenn einn metra og gangandi tvo. Reynslan hefur sýnt að þessir stígar hafa ekki bætt öryggi vegfarenda, því að á þeim ríkja mismunandi umferðareglur allt eftir því í hvaða átt er hjólað.

Dæmi um óskráðar umferðareglur á göngustígum borgarinnar:

# Þegar hjólarein er ekki afmörkuð á göngustíg ríkir hefðbundin hægriregla og varúðaregla (eins og á akvegum).

# Ef hjólareinin er **vinstra** megin í ferðastefnu þarf að taka fram úr hægra megin en vinstra megin ef gangandi vegfaranda er mætt. Hjólreiðamenn geta ekki mæst á hjólareininni. Ef hjólreiðamaður mætir eða fer fram úr öðrum hjólreiðamanni þarf hann að víkja til hægri út á göngustíginn sem skapar óvissa réttarstöðu fyrir hjólreiðamanninn ef slys verða.

# Þegar hjólareinin er **hægra** megin í ferðastefnu þá á hjólreiðamaður ekki að víkja fyrir umferð sem kemur á móti, heldur halda sig sem lengst til hægri á stígunum. Hann þarf hins vegar að víkja til vinstri út á göngustíginn þegar taka þarf fram úr öðrum hjólreiðamanni.

# Á sama stígunum getur hjólareinin stundum verið hægra megin og stundum vinstra megin og þess á milli er engin hjólarein eins og sjá má á Fossvogsstígunum. Ástandið getur því verið mjög ruglingslegt og sérstaklega þegar ekki er búið að gefa út neinar sérstakar umferðareglur á stígum sem þessum.

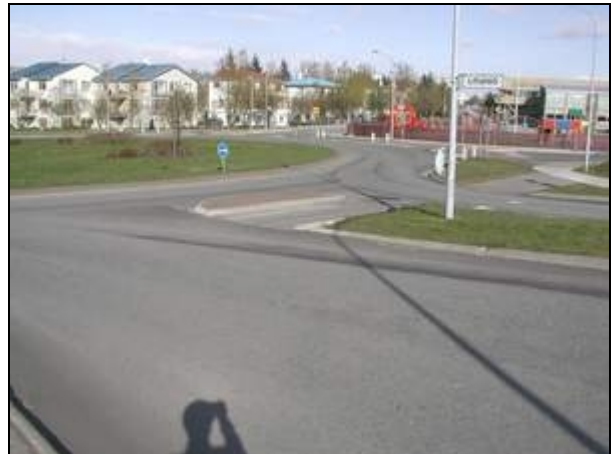
# Á öðrum stígum getur hjólareinin birst og horfið eins og meðfram Sæbrautinni. Hjólreiðamenn þurfa því ýmist að fara fram úr gangandi eða hjólandi vinstra- eða hægra megin, allt eftir því hvort línan er til staðar eða ekki. Þá er heldur ekki sama hvort gangandi eða hjólandi umferð er mætt.

# Þegar snjór liggur yfir stígum og merkingar huldar, ríkja handahófskenndar umferðarreglur, enda ekki venjan að þar ríki staðfestar umferðarreglur. Þeir sem muna hvorum megin hjólareinin er gætu verið á "röngum" stað í huga þessa hjólreiðamanns sem þeir mæta og ætlar að fylga hægri reglunni.

Á árunum 1994-95 þegar ákvörðun var tekin hjá Umferðarnefnd Reykjavíkur um að merkja hjólarein á göngustíga var haft samráð við dómsmálaráðuneytið. Niðurstaðan var sú að í ljósi þess að hjólreiðamenn ættu að hjóla í einfaldri röð á akbraut þótti eðlilegt að þeir gerðu það líka á göngustígum borgarinnar. Nýlega báðu Landssamtök hjólreiðamanna dómsmálaráðuneytið um opinberar umferðarreglur á þessum stígum svo að réttarstaða vegfarenda væri skýr. Dómsmálaráðuneytið vísaði því máli frá sér með ákaflega stuttu bréfi og sagði það algjörlega vera á ábyrgð Reykjavíkurborgar. Eru Landssamtök hjólreiðamanna nú að bíða eftir niðurstöðu Reykjavíkurborgar í þessu máli.

Ef slys verður er skaðabótaskylda afskaplega óljós og hætta á að niðurstaðan verði dæmd út frá mismunandi reglum.

Það er umhugsunarvert að dómsmálaráðuneytið skuli ekki vilja taka við ábendingum um klúðurslegar umferðarreglur óvarinna vegfarenda. Innan þess ráðuneytis væri full þörf á starfsmanni sem annaðist sérstaklega þennan málaflokk. Það þarf því ítrekað að minna á, að umferð vegfarenda er ekki einungis umferð vélknúinna farartækja og nauðsynlegt er að umferð sem ekki er vélknúin verði ekki gerð hornreka í reglugerðum og lögum í ört vaxandi borgarsamfélagi.



Víða erlendis fá hjólreiðamenn greiða leið leið umhverfis hringtorg. Það sem og annað gerir hjólreiðar sýnilegri, öruggari og eykur öryggiskennnd hjólreiðamanna sem svo fær fleiri til að hjóla.

## Umferðarljós

Þótt hjólreiðamanna sé getið í umferðarlögum og reiðhjól skilgreind sem farartæki á akvegum, eru afar fá umferðarljós með skynjurum sem skynja hjólreiðamenn sem hjóla eftir akbraut. Þá skiptir engu máli, hvort ljósin eru í íbúðagötum eða við stofnbrautir. Samt ber hjólreiðamönnum að fara eftir umferðarlögum. Það er því svo, að eigi hjólreiðamenn að fara eftir lögum verða þeir að bíða eftir næsta vélknúna ökutæki sem vakið gæti skynjarann. Það er því ekki furða þó að vegfarendur beri einungis hæfilega mikla virðingu fyrir lögum og reglum. Á þeim stöðum sem reiðhjól geta haft áhrif á götuljósin eru

spanspólurnar (skynjararnir) minni en almennt er við umferðarljós. Þannig spólur eru á beygjuakreinum við stofnbrautir. Þær eru minni til að tryggja að þær nái ekki að skynja bíla á næstu akrein við hliðina. Það er því lítið mál að taka tillit til hjólreiðamanna við hönnun umferðarljósa og alveg makalaust hvers vegna ekki hefur verið tekið tillit til þeirra áður. Þessi staðreynd og það að bílar skuli ávallt hafa forgang í umferðinni leiðir ekki af sér tilhlýðilega löghlýðni í umferðinni.

### Þverun samgönguæða.

Í hönnun umferðarmannvirka skín það í gegn að fyrst og fremst er hugsað um að auka afkastagetu umferðar vélknúinna ökutækja. Síðan kemur að umferðaröryggi eins og fyrr hefur verið vikið að.



Á [hjólreiðabraut](#) má komast greiða leið yfir gatnamót rétt eins og vélknúð ökutækin án varasamra beygja umhverfis steypukanta eða annarra hindrana. Reiðhjól munu lúta sömu lögmálum í samgöngum og vélknúinn ökutæki.

Við öll gatnamót eru tveir götuvatir hafðir beggja vegna stöðvunarlínu og einn handan götunnar. Hér eru stöðvunarlínur aðeins örfáa sentímetra frá gangbrautum og reynt að troða þeim sem næst gatnamótum svo að sem minnst vegalengd tapist af akvegum. Þá skiptir engu þó að það bitni á öðrum vegfarendum. Ávallt er reynt að höfða til skynsemi ökumanna í stað þess að hanna umferðarmannvirkin með þeim hætti að lögbrot verði því sem næst ómöguleg eða þau "refsi" lögbrotum. Götuvitinn handan götunnar veldur því að u.þ.b. fjórði hver ökumaður fer yfir stöðvunarlínuna og endar á miðri gangbraut eða fyrir framan hana. Það tefur fyrir öðrum og skapar hættu fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur sem oft á tíðum þurfa að leggja lykkju á leið sína út á akbraut og verða um leið of nærri hraðri bílaumferð.

Víða í Evrópu, þar sem reynt er að gera umferðarmannvirki sem best úr garði, er þessu ekki svona varið. Þá eru götuvatir aðeins beggja vegna stöðvunarlínu. Þannig má stjórna umferð á akvegum með meiri sveigjanleika en hér er gert. T.d. geta götuvatir verið í talsverðri fjarlægð frá þeim gatnamótum sem þau eru í raun að stýra. Það er oft til bóta fyrir strætisvagna og aðra stóra bíla, sem taka hægri beygju. Einnig er reynt að hafa þá reglu að 3 metrar séu frá stöðvunarlínu að gangbraut og hjólreiðabraut. Þessi útfærsla eykur til mikilla muna öryggiskennd gangandi og hjólandi vegfarenda þar sem fjarlægð milli óvarinna vegfarenda og bíla verður meiri. Ökumenn stöðva þá ekki lengur bíla sína á gangbrautum og leið gangandi og hjólandi verður beinni og greiðari.

Við stærri gatnamót hér á landi er nær undantekningarlaust bílum leyfð hægri beygja um sérstaka akrein framhjá ljósum (6). Ökumönnum er því með skipulögðum hætti leyft að þvera gangbraut án tillits til þeirrar umferðar sem eftir gangbrautinni fer. Ökumenn eru í flestum tilfellum uppteknir við að horfa til vinstri eftir öðrum bílum. Því er umferð hjólandi

og gangandi sem kemur frá hægri í hættu. Á þessum hægri akreinum eru stöðvunarlínur alltaf á röngum stað. Ef bíll stöðvast á "réttum" stað við stöðvunarlínu er hann undantekningarlaust á miðri gangbraut, og það veldur hættu, auk þess sem það tefur umferð gangandi og hjólandi vegfarenda. Hvergi er sýnilegur aðalbrautarréttur á gangstígum ekki einu sinni þó að bíll þveri hann á sama tíma og hann er að breyta um akstur Stefnu. Í umferðarlögum (50/1987) 25 gr. er kveðið á um skyldu til að veita forgang þar með taldri gangandi og hjólandi umferð um aðalbraut, t.d. ef ökutæki beygir inn á hliðarveg. Þetta er hins vegar engan veginn virt. Göngustígurinn meðfram Miklubrautinni og einkum við Kringluna er besta dæmið um það. Þar er forðast að merkja gangbrautir á nauðsynlega staði svo að þær skapi ekki "falska öryggiskennd" hjá gangandi vegfarendum. Öll hönnun mannvirkja miðast við að ökumenn finnist þeir vera einir á ferð og þurfi sem minnst að taka tillit til annarra vegfarenda nema þá helst annarra bifreiða. Það er því ekki undarlegt þótt flestum þyki öryggi sínu best borgið með því að fara leiðar sinnar í bílum. Halda mætti að allir aðrir en ökumenn þurfi að gæta sín í umferðinni. Aðrir vegfarendur standa frammi fyrir óskýru stígakerfi, merkingum og reglum. Ætla má að viðhorf og stefna í gerð umferðarmannvirkja komi best fram í því, hversu fáir kjósa að ferðast með öðrum hætti en í einkabílum og hve ótrúlega margir brjóta lög og reglur í umferðinni.

Hér hefur ekki enn verið fjallað um hönnun göngustíga sem oftast eru lagðir um lengri leið en þörf er á, vegna þess að þræða verður hjá fyrirferðarmiklum akvegum. Göngustígar eru heldur aldrei hannaðir með hjólreiðar í huga, þvert á móti eru á þeim ótal slysa-gildirur. Vonandi verður úr því bætt þegar hjólreiðabrautir komast í [vegalög \(3\)](#).



Hjólreiðamenn þurfa að komast með öruggum og skjótum hætti milli sveitarfélaga og borgarhluta, þá sérstaklega á höfuðborgarsvæðinu.

### Ökuréttindi.

Það er ákaflega mikilvægt að hækka bílprófsaldurinn í 18 ár sem almennt tíðkast í nágrennalöndum okkar. Börn á sautjanda ári hafa ekki náð sjálfræðisaldri og því enn á ábyrgð foreldra. Of mörg börn á bílprófsaldri líta á bílinn sem stöðutákn og leiktæki fremur en samgöngu- og flutningstæki. Mörg þeirra hafa ekki náð nægum andlegum eða líkamlegum þroska til að stjórna jafn hættulegu tæki og bíllinn er. Þau bera ekki skyn á eðlisfræði hraðaksturs og þunga bíls á ferð. Það sést berlega á hárrí slysa- og tjónatíðni ungra ökumanna. Það eru engin haldbær rök fyrir því að börn á þessum aldri þurfi að hafa bílpróf. Ekki frekar en yngri börn. Það væri mun eðlilegra að þessum aldursþópi yrði bent á



þá fjárhagslegu ábyrgð og hættur sem bílnum fylgja og þeim boðið upp á nothæfar og öruggar almenningsgöngur eða hjólreiðabrautir. Hjólreiðar á rétt hönnuðum hjólreiðabrautum með merkingum, þar sem reglum er fylgt, geta orðið gott veganesti fyrir ökunám þegar þess gerist þörf. Það þarf svo vart að taka fram, að þetta minnkar umferð á akvegum vegna minni umferðar skólafólks á einkabílum.

Að því er best er vitað er fall í ökunámi lítið hér á landi miðað við það sem gerist í nágrannalöndum okkar (t.d. Þýskalandi og Hollandi) (4). Allt bendir því til þess að ökunemar hér á landi sleppi nokkuð ódýrt frá ökunáminu. Það eitt hversu aga- og tillitslaus umferðin er hér á landi miðað við öll nágrannalönd okkar hlýtur að kalla á róttæka endurskoðun ökunáms og ökuleyfa. Það verður að herða og bæta ökunám til mikilla muna. Ef tryggingafélög geta minnkað tjónatiðni hjá sér með námskeiðum fyrir unga ökumenn, má spyrja, hvers vegna ekki allir gangi í gegnum sömu námskeið. Sögur af ökukennurum eru misjafnar og næsta víst að innan þeirra raða er að finna menn sem engan veginn ættu að stunda slíka kennslu. Hluti ökunámsins verður að færast af götum og úr almennri umferð inn í ökuherma. Þar geta ökumenn fengið staðlaða og mun betri þjálfun við ýmsar aðstæður. Allan ársins hring geta ökunemar lært að takast á við hættulegar upþákomur s.s. hálfakstur í mikilli umferð og snjókomu. Þá má einnig taka upp reglulega hæfniskönnun ökumanna t.d. hjá öldruðum ökumönnum eða þjálfu upp veika eiginleika ökunema. Með ökuhermum væri einnig hægt að skrá og greina hegðunarmynstur ökumanna sem síðan gæti nýst við hönnun umferðarmannvirkja.

### Lokaorð

Það er mikilvægt að umferðaröryggisáætlun sé hluti af samgönguáætlun og hún nái til allra þátta samgangna. Þannig má búa til heildstæða og skýra stefnu sem verður aðgengileg öllum sem vinna að eða hafa áhuga á samgöngumálum allra vegfarenda. Vinna þarf að henni í fullri sátt við alla hagsmunaaðila svo að ekki gleymist að fjalla um mikilvægar samgönguhætti eins og t.d. hjólreiðar. Umferðarstofa verður að taka á málefnum óvarinna vegfarenda (2) í mun meiri mæli en nú er gert og þá í samvinnu við hagsmunafélög. Umferðarstofa gæti hæglega verið tengiliður þessara vegfarenda við opinbera aðila svo sem ríki og sveitarfélög. En ef vel á að standa að þessu verður að ráða fólk í stöður sem sinnir þessum vegfarendum af heilum hug, því fram til þessa hefur þessum vegfarendum ekki verið sinnt nema með hangandi hendi.

Ef hjólreiðabrautir eiga að verða raunhæfur valkostur í samgöngum er mikilvægt að endurhanna ljósastýrð gatnamót. Fjarlægja verður götuvita handan götu og setja þá aðeins við stöðvunarlínu. Að auki verður að hafa lengra bíl milli stöðvunarlínu og hjólreiða- og gangbrautar. Þetta verkefni má ekki dragast lengur því að núverandi hönnun býður upp á lögbrot á kostnað óvarinna vegfarenda. Að óbreyttu mun ástandið aðeins versna í ört vaxandi borgarsamfélagi og með meiri umferðapunga. Þetta verkefni þarf að undirbúa vel og kynna í fjölmiðlum. Umferðarstofa gæti nýst vel í það verkefni eins og Umferðarráð árið 1968 þegar breytt var úr vinstri umferð yfir í hægri. Sú mikla umfjöllun um umferðarmál sem þá var í fjölmiðlum fækkaði slysum töluvert.

Loks þarf á mörgum stöðum að hætta að leyfa óhindraða hægri beygju af akrein inn á þvergötu og þó sérstaklega þar sem stofnbrautir óvarinna vegfarenda eru þveraðar. Á öðrum stöðum þarf að endurhanna þessar akreinar (6).

Reykjavík 20. febrúar 2004  
Landssamtök Hjólreiðamanna

**Athugasemd þessa má finna í greinasafni á vef Landssamtaka hjólreiðamanna [www.hjol.org](http://www.hjol.org) merkt 28. febrúar 2004.**

**Þar má finna nánari upplýsingar, tilvísanir og myndir.**

## **Tilvísanir:**

- (1) Cycling: the way ahead for towns and cities. Publ: European Commission.  
[http://europa.eu.int/comm/environment/cycling/cycling\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/environment/cycling/cycling_en.htm) og  
[http://europa.eu.int/comm/environment/cycling/cycling\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/environment/cycling/cycling_en.pdf)
- (2) Óvarðir vegfarendur. "berskjaldaða", "hlífarlausa", hlífðarlausa", "særanlega", "varnarlausa", "skjóllassa" eða "óverndaða" vegfarendur. Skv. Íslenski orðabók, útg. 2002 er vegfarandi skilgreindur sem "ferðamaður, sá sem er á ferð, fer um einhvers staðar. Hugtakið "óvarinn vegfarandi" er m.a. að finna í námskrá Umferðarstofu fyrir nám til aukinna ökuréttinda (er m.a. á Netinu). Einnig má finna það í rannsóknarniðurstöðum frá Rannsóknarráði umferðaröryggismála. Á báðum stöðum eru hugtökin skýrð, enda þótt hvort tveggja orðið sé skýrt, eitt sér og í samhengi.
- (3) <http://www.althingi.is/alttext/130/s/0321.html>
- (4) [http://www.statistik-sh.de/m5/M5\\_1\\_15.htm#130/03](http://www.statistik-sh.de/m5/M5_1_15.htm#130/03)
- (5) Gang- og sykkelvegnett i norske byer. Nytte- kostnadsanalyser inkludert helseeffekter og eksterne kostnader av motorisert vegtrafikk.  
<http://www.toi.no/program/program.asp?id=35830>
- (6) Hægri beygju akreinar AASHTO staðallinn og breytingar á honum.  
<http://www.walkinginfo.org>
- (7) Hjólað á Íslandi í 100 ár B.A. ritgerð eftir Óskar Dýrmund Ólafsson

## **Vefsíður sem fjalla um hönnun og umferðaröryggi óvarinna vegfarenda:**

**Hjólreiðahandbók Dönsku vegagerðarinnar.** Sú besta sem gerð hefur verið og aðrar þjóðir taka sér til fyrirmyndar.  
<http://www.vd.dk/wimpdoc.asp?page=document&objno=17291>

**Hjólreiðahandbók Norsku vegagerðarinnar**  
<http://www.vegvesen.no/vegnormaler/hb/233/index.stm>

**Safe Routes To Schools** <http://www.saferoutestoschools.org.uk/>

**Sustrans Sustainable transport** <http://www.sustrans.org.uk>

Börnum kennt að ferðast í umferðinni. <http://www.dcf.dk/cyklist/cyk20101/20101-02.htm>

**TrafikCafe** Danskur félagsskapur sem bendir foreldrum á aðrar leiðir en einkabílinn til að koma börnum sínum á milli staða. <http://www.dcf.dk/cyklist/cyk20101/20101-10.htm>  
<http://www.dcf.dk/lokalafd/thisted/tur/tracafe1.htm>  
[http://www.gjernkommune.dk/Dagsordner\\_og\\_referater/Referater\\_2003/BK/bk030526.htm](http://www.gjernkommune.dk/Dagsordner_og_referater/Referater_2003/BK/bk030526.htm)