



Umsögn Reiðhjólábænda um frumvarp til breytinga á umferðarlögum.

Fyrst hlýtur að þurfa að fagna því að nú er loks komið að því að aðskilja smáfarartæki frá reiðhjólum í umferðarlögum. Raunar verður að teljast einkennilegt að það hafi ekki verið gert fyrr þar sem vélknúin hlaupahjól eiga lítið sem ekkert skylt með hefðbundnum reiðhjólum en hafa nú um árabíl breytt allri slysatölfræði um hjólreiðafólk til hins verra.

Reyndar er sú staðreynd að þessar tegundir samgöngumáta eru mjög ólíkar þegar viðurkennd með því að oft eru þær rafknúnu hjálparvélar sem svokölluð rafhlaupahjól nýta mun aflmeiri en það hámarksafli sem leyft er á reiðhjólum. Þetta er gert þrátt fyrir það að mun meiri líkur eru á að fullhlaðið reiðhjól, t.d. nytjahjól, jafnvel með kerru í eftirdragi, verði miklu þyngra en rafhlaupahjól getur nokkurn tíma orðið. Þetta undarlega misræmi stendur að töluverðu leyti í vegi fyrir því að fleira fólk velji að nota nytjahjól frekar en einkabíl, sem er andstætt yfirlýstri stefnu og markmiði stjórnvalda um kolefnishlutleysi innan næstu 17 ára.

Hvað sjálft efni og innihalds frumvarpsins varðar hafa Reiðhjólábændur fremur lítið við það að athuga, en vilja þó benda á eftirfarandi atriði:

A) “Flutningur farþega og farms” eða “Frágangur farartækisins”?

Í 2.gr. frumvarpsins er lagt til að 5. mgr. 42.gr. núgildandi umferðarlaga verði breytt.

“Í reglugerð sem ráðherra setur skv. 80. gr. skal kveðið á um flutning farþega og farms á reiðhjóli.” en verði þannig framvegis “Í reglugerð sem ráðherra setur skv. 80. gr. skal kveðið á um flutning farþega og farms á reiðhjóli og smáfarartæki”.

Það vekur óneitanlega furðu okkar og þykir mjög miður að ekki er lögð til nein breyting á 6 mgr. sömu lagagrein, sem hljóðar nú:

“Ganga skal þannig frá reiðhjóli sem er lagt að eigi stafi hætta eða truflun af.”

Við viljum leggja til að sama breyting verði gerð 6. mgr. og á 5 m.gr., þ.e. sérstaklega verði tekið fram að þetta ákvæði eigi ekki síður við um smáfarartæki. Jafnvel þó ný málsgrein bætist við lagagreinina sem ítrekar að það sama gildi um smáfarartæki og ökumenn þeirra eins og um reiðhjól og reiðhjólamenn, þá hníga nákvæmlega sömu rök að því að bæta orðinu “smáfarartæki” við 6. mgr. eins og þá 5.

Það stafar mikil slyshætta af vélknúnum rafhlaupahjólum sem eru skilin eftir á víð og dreif, sérstaklega þeim smáfarartækjum sem eru leigð út um skemmri og lengri tíma án nokkurs eftirlits með aldri eða færni leigjandans eða þeim fjölda farþega sem notar þau, með eða án hjálms. Slyshættan sem stafar af smáfarartækjum í akstri er fyrst og fremst hættuleg þeim sem ekur. Þegar tækin eru svo skilin eftir í reiðileysi steðjar hættan alltaf að einhverjum öðrum en ökumanni tækisins. Þetta eitt ætti að nægja til að réttlæta sömu breytingu á sjöttu málsgrein eins og þeirri fimmtu.

Smáfarartæki hafa hingað til samkvæmt lögum talist til reiðhjóla, reiðhjól hafa alltaf verið skilgreind sem ökutæki og það er nú þegar bannað að skilja ökutæki eftir í reiðileysi hvar sem er þannig að þau valdi hættu eða óþægindi fyrir aðra vegfarendur, sbr. 28. gr. laganna.

Þrátt fyrir þetta hefur engin tilraun nokkurn tíma verið gerð til að framfylgja því banni hvað snertir smáfarartækin jafnvel þó fjölmörg slys hafi orðið af þessum sökum. Blint fólk hefur misst tennur við það að detta um þau og hjólreiðafólk hefur skolið á rafhlaupahjólum sem liggja ósýnileg í náttmyrkri þvert yfir hjólastíga. Fólk sem hefur slasast alvarlega af þessum sökum myndi gjarna vilja sjá að í 6. mgr. væri einnig tekið sérstaklega fram að hún gildi um smáfarartæki, rétt eins og talin hefur verið ástæða til með 5. mgr.

B) Lögbundið lágmarksbil, sem enginn þarf að virða ?

Jafnvel þó það hafi ekki verið hlutverk starfshópsins sem vann að tillögum til breytinga á umferðarlögum vegna smáfarartækja hlýtur það að vekja furðu að þetta tækifæri sé ekki notað til að lagfæra ýmsa alvarlega galla á umferðarlögum sem snúa að öryggi hjólreiðafólks almennt og þar með talið að notendum smáfarartækja:

Í 23. gr. laganna, 3. mgr. er sú skylda lögð á ökumenn sem aka framúr hjólandi umferð að hafa að lágmarki 1,5 metra millibil við framúraksturinn.

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 léttu bifhjóli skal hliðarbil að lágmarki vera 1,5 metrar.

Hér er full ástæða til að bæta smáfarartækjum við upptalninguna og þess vegna rík ástæða til að þessi grein verði meðal þeirra greina sem frumvarpið tekur til og breytingar gerðar á.

Þessari málsgrein var bætt við heildarendurskoðuð umferðarlög sem tóku gildi 1. janúar 2020, en er því miður vita gangslaus í núverandi mynd og gerir ekkert til að bæta öryggi hjólreiðafólks. Það er því bráð nauðsyn að endurskoða greinina í heild, aðallega með tilliti til þess hvernig í ósköpunum á að framfylgja henni. Reynslan sýnir að allt of fáir ökumenn þekkja til þessarar lagagreinar, allt of lítið hefur verið gert til að kynna hana og þrátt fyrir fjölmargar kærur vegna síendurtekinna brota á henni hefur aldrei nokkur verið ákærður fyrir slík brot. Jafnvel ekki sá

ökumaður sem braut greinina 13 sinnum á sömu mínúttunni síðastliðið sumar, tók það upp á myndband og birti opinberlega.

Til hvers eru lagagreinar sem enginn gerir neina tilraun til að framfylgja?

C) Gætið varúðar við framúrakstur, nema þegar hjólandi umferð á í hlut?

25. gr. laganna telur upp aðstæður þar sem framúrakstur er bannaður, en þegar um hjólandi umferð er að ræða, þar með talið umferð smáfarartækja, er öll varúð felld úr gildi í síðustu málsgrein lagagreinarinnar:

■ **25. gr. *Bann við framúrakstri.***

Eigi má aka fram úr öðru ökutæki rétt áður en komið er að vegamótum eða á þeim. Sama gildir þegar komið er að gangbraut eða á henni. Óheimilt er að aka fram úr öðru vélknúnu ökutæki þegar óbrotin miðlína er á milli akreina þar sem ekið er í gagnstæðar áttir. Sama gildir um akstur þeim megin við heila línu þar sem hálf- eða fullbrotnar línur eru hinum megin við heilu línuna.

Heimilt er þó að aka fram úr öðru ökutæki ef skilyrði til framúraksturs eru að öðru leyti fyrir hendi og:

- a. ökutækin eru á akbraut með tveimur eða fleiri akreinum í akstursstefnu þeirra,
- b. ökutæki er beygt til vinstri, en þá skal ekið fram úr því hægra megin,
- c. umferð á vegamótum er stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum, og
- d. umferð við gangbraut er stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum, enda sé nægilegt útsýni yfir gangbrautina.

Eigi má aka fram úr öðru ökutæki þegar vegsýn er skert vegna hæðar, beygju á vegi eða af öðrum ástæðum nema unnt sé að aka fram úr á akrein þar sem umferð á móti er óheimil.

Ákvæði greinarinnar eiga ekki við um akstur fram úr reiðhjóli og léttu bifhjóli þegar því er ekið við brún vegar.

Hér vekur síðasta málsgreinin sérstaka athygli. Ekki er hægt að skilja hana öðruvísi en svo að hún leyfi öikumönnum að taka framúr hjólandi umferð, þar með talið smáfarartækjum, hvar sem er og hvenær sem er óháð öllum ytri aðstæðum og hættum sem kunna að vera fyrir hendi.

Akstur framúr hjólandi umferð er ekki bannaður þó vegsýn sé skert vegna hæðar, beygju á vegi eða af öðrum ástæðum, jafnvel þó ekið sé framúr á akrein þar sem umferð gæti verið á móti. Einnig er heimilt að aka framúr þó ekið sé yfir óbrotna miðlínu. Líka rétt áður en komið er að vegamótum eða á þeim. Einnig gerir þessi síðasta málsgrein það að verkum að það má aka framúr hjólandi umferð við eða á gangbraut, sem hlýtur að teljast stórfurðulegt þegar haft er til hliðsjónar að það verður að vera að lágmarki 1,5 metra millibil við slíkan framúrakstur, sbr. 23. gr. laganna.

D) Kann einhver á þetta?

Það vekur líka mikla furðu að þegar nógildandi umferðarlög tóku gildi 1. janúar 2020 var lítið sem ekkert gert til að uppfæra ökukennslu og nauðsynleg gögn til samræmis við ný lög og nýjan veruleika.

Enn er verið að nota kennslufni til ökuréttinda B, algengustu ökuréttinda, þar sem varla er minnst á hjólandi umferð eða hvernig ökumönnum vélknúinna ökutækja beri að haga sér nærri þeirri umferð, þar með talið smáfarartækjum. Í tengslum við þetta frumvarp hlýtur að þurfa að fara fram á það við þá sem sinna ökukennslu að lögð verði aukin áhersla á að brýna fyrir ökumönnum framtíðarinnar að taka tillit til þessa fararmáta, þ.e. smáfarartækja.

Að lokum

Þó það sé óneitanlega jákvætt að sérstakur starfshópur hafi verið myndaður til að koma einhverjum böndum á notkun smáfarartækja er það mikið áhyggjuefni að hér er að öllum líkindum um að ræða enn fleiri lagagreinar sem ekki verður hægt og engin tilraun gerð til að framfylgja.

Dæmin úr daglegum veruleika hjólreiðafólks, svo sem skortur á framfylgni 3. mgr. 23. greinar og furðuleg síðasta málsgrein 25. greinar draga verulega úr trú okkar á að þessar breytingar muni hafa nokkur raunveruleg áhrif.

Það eykur heldur ekki tiltrú á þessar breytingar að skeytingarleysi þeirra sem nota smáfarartæki og því hvernig er frá þeim gengið hefur greinilega ekki notið neinnar athygli. Sömuleiðis er ekkert gert til að koma í veg fyrir að útleigð smáfarartæki verði í höndum barna allt niður að 13 ára aldri, sem hlýtur að teljast óábyrgt.

Að lokum hlýtur það að teljast furðulegt að stjórnvöld sem hafa þá yfirlýstu stefnu að byggja kolefnishlutlaust samfélag á aðeins 17 árum, skuli gera jafnlítið og raun ber vitni til að tryggja öryggi þeirra sem velja að stunda umhverfisvænsta fararmáta sem til er, þ.e.a.s. hjólreiðar.

f.h. Reiðhjólábænda

Birgir Birgisson

Formaður

Reiðhjólábændur eru stærstu grasrótarsamtök hjólandi fólks á Íslandi, með um 8.000 félagi.