

Umsögn Samtaka um bíllausan lífsstíl um frumvarp til umferðarlaga

Til athugunar: Við umsögn Samtaka um bíllausan lífsstíl, hér eftir Subl, er gengið út frá því að gangandi vegfarendur skuli ávallt vera í forgangi. Þar á eftir er ökutækjum forgangsraðað eftir því hversu skilvirk þau eru miðað við fólksfjöldaflutninga á tíma og/eða mengun.

5. gr. Leikir og fleira

Eigi má vera að leik á vegi þannig að til óþæginda verði fyrir umferð.

- Áður en Reykjavík var skilgreind út frá ferðum fólks í bifreiðum var göturýmið það öruggt að börn gátu verið að leik þar án þess að eiga á hættu að verða undir bifreiðum. Við teljum sjálfsagt að leikið sé á vegum séu þeir nægilega öruggir til þess og leggjum til að þessi hluti umferðalaganna verði felldur úr þeim þannig að borgarland og vegir þar meðtaldir geti verið hannað með leiki í huga.

16. gr. Ganga yfir akbraut

Gangandi vegfarandi sem ætlar yfir akbraut eða hjólastíg skal hafa sérstaka aðgát gagnvart ökutækjum sem nálgast. Hann skal fara yfir án óþarfrar tafar.

17. gr. Notkun akbrauta

- Í greinum 16 og 17 er ábyrgð þeirra sem ferðast um göturýmið alfarið komið á gangandi, óvarða vegfarendur þar á meðal börn. Áhrifin af því hvar þessi ábyrgð liggur má m.a. sjá greinilega í öllu kennsluefni um umferð fyrir börn. Þar er þessari ábyrgð oftast en ekki velt á þau með hræðsluáróðri sem hefur skaðleg áhrif á börn og þeirra upplifun í umhverfi þar sem þau þurfa ávallt að passa sig og vera hrædd, því ábyrgðin er þeirra ef slys verða. Við leggjum til að fyrstu tvær setningar 16. greinar verði felldar út og í staðinn verði fyrsta setning 17. greinar eftirfarandi: Akandi vegfarandi á akbraut eða skal hafa sérstaka aðgát gagnvart övörðum vegfarendum sem nálgast eða þvera akbraut.

29. gr. Sérstakar reglur um bann við stöðvun eða lagningu ökutækis. Liður b. *Eigi má stöðva ökutæki eða leggja því: b. á vegamótum eða innan 5 metra frá næstu brún akbrautar á þvervegi,*

- Þar sem hjólað er eftir göngu- og hjólreiðastígum skapast oft hætta við gatnamót vegna bíla sem lagðir eru stutt frá gatnamótum. Subl leggur til að hækka eigi þessa fjarlægð frá 5 metrum upp í 10 metra. Með því móti gefst ökumanni nægur tími til að koma auga á gangandi og hjólandi vegfarendur sem ferðast samhliða ökumanni auk þess að þverun akbrautar auðveldast með meiri rýmd fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur.

42. gr. Sérreglur fyrir reiðhjól.

Hjólreiðamaður skal að jafnaði hjóla í akstursstefnu á hjólastíg, hjólarein eða hægra megin á akrein þeirri sem lengst er til hægri á akbraut sem er ætluð almennri umferð.

- Við gerum athugasemd við þennan hluta 42. greinar þar sem þær aðstæður sem skapast þegar ökumenn taka fram úr hjólreiðafólki sem er hægra megin á akrein geta verið mjög hættulegar og hafa valdið slysum. Við leggjum til að hjólreiðamenn eigi að taka sér stöðu á miðjum akreinum svo lengi sem þeir hjóli nálægt hámarkshraða og valdi ekki verulegum töfum á annarri umferð.

43. gr. Undanþáguheimildir fyrir hjólreiðamenn.

Sbr. að ofan leggjum við til að þessi hluti 43. greinar sé felldur út: Á vegi þar sem leyfður hámarkshraði er ekki meiri en 30 km/klst. er hjólreiðamanni heimilt að hjóla á miðri akrein enda gæti hann fyllsta öryggis og haldi hæfilegum hraða.

- Ef það mælist ekki vel fyrir væri hægt að hækka hámarkshraðann í liðnum að ofan í 50 km/klst.
- Í viðbót við undanþáguheimildir mælumst við til að inn verði tekin sú undantekning að hjólreiðafólk megi hjóla á akreinum gegn akstursstefnu einstefnugatna með því skilyrði að vikið sé fyrir umferð í rétta akstursstefnu.

113. gr. Umferðarfræðsla og sértæk fræðsluskylda sveitarfélaga.

- Samband og samvinna verði höfði við samtök líkt og Subl og LHM sem vinna að aukningu óvarinna vegfarenda í umferðinni við gerð námsgagna og fræðslu í leikskólum/skólum/framhaldsskólum.

Kær kveðja

Fh. Samtaka um bíllausan lífsstíl

Björn H. Sveinsson