

Alþingi
Erindi nr. P 135/1621
komudagur 29.2.2008

From: Arnar [mailto:arnarg@gmail.com]

Sent: 29. febrúar 2008 09:26

To: Elín Valdís Þorsteinsdóttir; Ármann Kr. Ólafsson

Cc: gudbrandur.sigurdsson@lrh.is; stefan.eiriksson@lrh.is; reynir@straeto.is

Subject: Erindi til samgöngunefndar og stjórnar Strætó b.s. vegna stöðu forgangsakreina

Ágætu fulltrúar í samgöngunefnd og stjórn Strætó

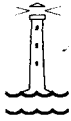
Afrit sent framkvæmdastjóra Strætó b.s. og lögreglunni í Reykjavík

Sem fyrrverandi stjórnarmanni í Strætisvögnum Reykjavíkur og notanda almenningsgangna þótti mér einkennilegt að sjá það úrræðaleysi gagnvart brotum gegn forgangsakreinum almenningsgangna sem birtist í ummælum bæði varðstjóra í lögreglunni í Reykjavík og formanns samgöngunefndar í frétt í dagblaðinu 24 stundum í morgun. Þótt það sé vissulega brýnt að skerpa á stöðu slíka forgangsakreina í umferðarlögum og væntanlega eitt af næstu verkum samgöngunefndar er það samt svo að úrræði eru til í dag eins og myndir með umræddri frétt staðfesta. Forgangsakreinar almenningsgangna eru í dag greinilega merktar með umferðarmerkinu **allur akstur bannaður**. Myndin með fréttinni er að bílum að aka gegn slíku merki. Hefur lögreglan virkilega engin úrræði og sektarheimildir vegna þeirra umferðarlagabrota að aka gegn slíku merki? Ef til vill mætti nota umferðarmerkið innakstur bannaður ef það tryggir skilvirkari eftirfylgni.

Í ljósi þess að nú er búið að kynna það sérstaklega fyrir öikumönnum í fjölmiðlum að óþarfi sé að virða forgangsakreinar þarf að bregðast hratt við ef ávinningurinn af þeim á ekki að verða að engu og virðing fyrir almenningsgangum enn að þverra. Getur ekki samgöngunefnd og forysta Strætó b.s. beint því lögreglu að taka á þessum brotum með sama hætti og gert væri ef aðrar götur ættu í hlut en forgangsakreinar almenningsgangna? Og svo yrði tekið upp virkt eftirlit um nokkurn tíma til að tryggja stöðu þessa akreina þar til endanlega verði búið að tryggja stöðu þeirra með lögum. Ég á bágð með að sjá að það almenna brot gegn umferðarlögum að aka gegn merki um að allur akstur sé bannaður eða að innakstur sé bannaður eigi að hafa einhverjar aðrar og miklu minni afleiðingar af því í hlut á forgangsakrein almenningsgangna. Varla má líta svo á að aðrar merkingar eða umferðarreglur missi líka gildi sitt um leið og komið er inn á forgangsakreinar?

Í öllu falli er ljóst að vegna ummæla formanns samgöngunefndar í fjölmiðlum í morgun hlýtur það að verða forgangsverkefni nefndarinnar að kippa þessu í liðin með tillögu að lagabreytingu sem allra fyrst.

Virðingarfyllt,
Arnar Guðmundsson



HAFNARFJARÐARBÆR
Skipulags- og byggingarsvið

Alþingi
Erindi nr. Þ 135/519
komudagur 28.11.2007

Dagsetning
27.11.2007

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8 – 10
150 Reykjavík

Hafnarfjarðarbæ hefur borist til umsagnar frumvarp til umferðarlaga, 27. mál forgangsakreinar strætisvagna. Erindið var tekið fyrir á fundi skipulags- og byggingarráðs Hafnarfjarðar 20.11.2007 og var afgreiðsla ráðsins á þessa leið:

0711110 - Frumvarp til umferðarlaga, forgangsakreinar strætisvagna

Lagt fram bréf samgöngunefndar Alþingis dags. 14.11.07, þar sem óskað er umsagnar um frumvarp um breytingu á umferðarlögum hvað varðar forgangsakreinar strætisvagna. Lögð fram tillaga sviðsstjóra að umsögn.

Skipulags- og byggingarráð tekur undir tillögu sviðsstjóra og gerir hana að sinni.

Umsögn:

Skipulags- og byggingarráð Hafnarfjarðar telur tillöguna mjög til bóta fyrir almenningssamgöngur og gerir ekki athugasemd við frumvarpið.

Virðingarfyllst,

Dr. Bjarki Jóhannesson sviðsstjóri
skipulags- og byggingarfulltrúi Hafnarfjarðar

29.2.2008

Alþingi
Erindi nr. P 135/1640
komudagur 3.3.2008

Samgöngunefnd Alþingis.

Undirritaður leyfir sér hér með að koma með eftirfarandi athugasemd við meðfylgjandi frumvarp, (27. mál, breyt. á umferðarlögum).

Vil benda á að það eru einungis tilgreindir tveir þættir í almenningssamgöngum með bifreiðum sem eiga njóta þessa forgangs sem um er talað.

Sakna þess að sérleyfis og hópferðabifreiðar, sem óneitanlega eru almennings samgöngur, skulu ekki vera hafðar með í frumvarpi þessu.

Í öllum þeim löndum í Evrópu, þar sem þessar akreinar hafa verið teknar í notkun, eru þessum samgöngutækjum heimilud afnot af þessum forgangsakreinum.

Sendi ábendingu þessa eftir samtal við Karl V Matthíasson.

Bestu kveðjur/Best regards
Kristgeir Sigurgeirsson

Snaeland Grimsson Travel
Langholtsvegur 115
IS - Reykjavík - Iceland

Alþingi
Erindi nr. P 135/1435
komudagur 15.2.2008

Fylgiskjal vegna fundar Landssamtaka hjólreiðamanna með Samgöngunefnd 15. feb. 2008 varðandi frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum um forgangsakreinar, nr. 50/1987. Þskj. 27 — 27. mál. 135. löggjafarþing 2007–2008

Þann 17. jan, 2008 stóðu Landssamtök hjólreiðamanna og Íslenski fjallahjólaklúbburinn fyrir opnu málþingi með öllum stærstu samtökum hjólreiðamanna og þar var samþykktur fullur stuðningur við þær kröfur sem LHM hafði sent Alþingi um að hjólreiðafólki verði ekki bannað að nota forgangsakreinar eins og 27. mál. 135. löggjafarþings gerir ráð fyrir. Einnig var full samstaða um þau málefni sem hjólafólk vill að verði sett í algjöran forgang og fylgja hér með. Það er að strax verði gengið í að koma upp hjólabrautum meðfram helstu umferðaræðum höfuðborgarsvæðisins og að vinna markvisst að aukinni notkun reiðhjólsins sem farartækis á götunum með því t.d. að greiða leiðir þess með notkun forgangsakreina og opnun leiða framhjá hindrunum sem er ætlað að stýra umferð bifreiða. Á myndunum fyrir neðan myndi hjólafólk þá eiga greiða leið fram hjá Hlemm í báðar áttir svo dæmi sé tekið.



Brýnustu aðgerðir í málefnum hjólreiðamanna

Landsamtök hjólreiðamanna vilja benda á nokkur atriði sem við teljum mikilvægast að setja í forgang til að ná árangri í þeim markmiðum um aukinn hlut vistvænna samgöngumáta og í að efla lýðheilsu landsmanna sem flestir ráðamenn og stjórnsmálaflokkar hafa í stefnu sinni og jafnvel í stjórnarsáttmálum. Reiðhjól eru samgöngutæki sem flestir geta notað og óhætt er að fullyrða að notkun þeirra myndi stóraukast ef ákveðnum hindrunum væri rutt úr vegi og réttar aðstæður skapaðar fyrir hjólreiðar með þeim jákvæðu áhrifum sem leitað er eftir og eru nánar útlistuð í erindi sem John Franklin, einn helsti sérfræðingur um þessi mál í Bretlandi, flutti á Samgönguviku 2007 og fylgir með umsögn okkar með tilvísunum í rannsóknir.

Forgangsmál nr. 1: Hjólabrautir meðfram stofnbrautum

Það er mikilvægt að lagðar verði hjólabrautir meðfram stærstu umferðaræðum höfuðborgarsvæðisins, alvöru hjólabrautir sem eru um 2m á breidd í hvora átt, sitt hvoru megin, eins og erlendir staðlar segja til um og ekki með blandaðri umferð gangandi. Engin slík hjólabraut er til á Íslandi ólíkt flestum nágrannalöndum okkar. Úrbætur á þessum aðalleiðum þurfa að fara í algeran forgang og klára helst fyrir lok þessa árs. Þessar stóru umferðaræðar eru með flóknu neti aðreina, fráreina, mislægra gatnamóta og miklum umferðarhraða og margir hræðast að hjóla eftir þeim. Það er næstum ógerlegt að finna greiðar öruggar leiðir milli margra rótgróinna hverfa innan Reykjavíkur og til og á milli nágrannasveitafélaga s.s. Árbæjar, Breiðholts, Kópavogs, Mosfellsbæjar að ekki sé minnst á nýrri hverfi á höfuðborgarsvæðinu. T.d. vantar alveg leiðir meðfram Reykjarnesbraut, Hafnarfjarðarvegi, Vesturlandsvegi, Bústaða-vegi og víðar. Vestan Elliðaár er boðið upp á blandaða stíga sem hent illa til samgangna. Fólkið sem fer eftir þessum leiðum milli borgarhluta á bílum sínum þarf að komast milli sömu borgarhluta þegar það skilur bílinn eftir heima og notar hjólið.

Gatnakerfið hentar vönu hjólafólki best til samgangna

Öruggustu, greiðustu og auðveldustu leiðir reynds hjólreiðafólks liggja eftir hinu almenna gatnakerfi og eðlilega eiga hjólreiðar heima þar samkvæmt lögum. Gatnakerfið þarf því að þjóna fólki á reiðhjólum jafn vel og fólki í bifreiðum. Fyrir utan stærstu umferðaræðarnar henta flestar götur vel til hjólreiða en þó er þörf á átaki til að bæta aðstæður þar og breyttum hugsunarhætti í samgöngumálum. Það þarf að gefa reiðhjólinu aukið vægi í skipulagi t.d. með hæfilega breiðum akreinum og t.d. máluðum hjólavísunum sem minna ökumenn bifreiða á að þeir deila götunum með hjólafólki.

Fjölgun hjólreiðafólks á götum = aukið öryggi hjólreiðafólks á götum

Það sem mest eykur öryggi fólks sem notar hjólið til samgangna er aukinn fjöldi hjólreiðafólks í umferðinni. Því má ná fram með jákvæðum áróðri og bættri aðstöðu. Margt af því sem bætir aðstæður til hjólreiða bætir einnig almennt umferðaröryggi. T.d. þegar hægt er á umferðarhraða, gatnamót eru einfölduð og þveranir stytta. Það er mikilvægt að sleppa öllum óþarfa sveigjum og hindrunum því mikilvægt er að hjólreiðafólk geti viðhaldið skriðþunga sínum og komist greiðlega leiðar sinnar.

Forgang í umferðinni

Forgangsakreinar fyrir almenningssamgöngur eiga að vera fyrir reiðhjól líka og víða má greiða götur hjólafólks t.d. með því að undanskylja þau banni sem stýra ferð bifreiða



s.s. að leyfa hjólreiðar í báðar áttir eftir einstefnugötum, opna hjólaleiðir úr botnlangagötum og fleira í þeim dúr.

Hjólavísar eru ódýrari, einfaldari og öruggari lausn en hjólareinar

Víða erlendis hefur verið komið fyrir sér hjólareinum samhliða akbrautum í þeim tilgangi að auka öryggi hjólafélks. Reynslan sýnir hinsvegar fleiri galla en kosti sérstaklega þegar kemur að öryggismálunum og forðast margir vanir hjólreiðamenn að nota þær. Sú leið að hafa akreinina nægilega breiða til að auðvelt sé að taka fram úr hjólreiðamanni og merkja hana með hjólavísu (share the road arrows = sharrows) til að marka leið hjólreiðamannsins í öruggri fjarlægð frá kyrrstæðum bifreiðum og minna bílstjóra á að hann deilir götunni með öðrum jafn rétt háum ökutækjum. Rannsóknir sýna að við þær aðstæður víkja bílstjórar betur fyrir hjólafélki við framúrakstur en þegar það er á þröngt afmörkuðum hjólareinum sem gefa hjólafélki ekki sama svigrúm til að staðsetja sig á götunni eftir aðstæðum eins og nauðsynlegt er við síbreytilegar aðstæður á götunum. Það er þekkt þversögn í öryggismálum hjólreiðafólks að hjólareinar og blandaðir göngu og hjólastígar reynast oft draga úr öryggi hjólandi umferðar með því að fjölga hættum fyrir hjólandi með flóknara umhverfi. Langahlíð er því miður skólabókadæmi um flest mistök sem gerð eru við hönnun hjólareina, í stað beinnar breiðrar hjólabrautar er þar hlykkjótt mjó leið með aukinni slyshættu við flest gatnamót. Lærum af reynslu annarra í stað þess að endurtaka mistökin.



Blandaðir stígar henta ekki til samgangna

Stígakerfið á höfuðborgarsvæðinu ber þess glögg merki að vera ekki hannað til samgangna hjólandi fólks. Þó er það nauðsynlegur valkostur fyrir byrjendur og reynslulitla því þeir upplifa sig öruggari þar og vel hannaðir stígar hvetja til hjólreiða þótt í reynd sýni reynslan að hjólreiðafólki er mun hættara við slysum á þeim, sér í lagi af völdum bíla við gatnamót, bílastæði og innkeyrslur.

Fræðsla og þjálfun. - Aukin áhersla á gagnsemi og heilsubót.

Umræðan einkennist um of af meintum hættum því við nánari skoðun eru þær hverfandi ef tekið er tillit til þess að hjólreiðar til samgangna eru líklegri til að lengja líf og heilsu fólks en nokkur önnur hreyfing og slysatíðnin er minni en í flest öllum íþróttum. Nær væri að fræða fólk um gagnsemi hjólreiða og þjálfa fólk í hjólreiðum, því það er ekkert einfaldara að hjóla í umferð en að aka bíl. Gjarnan mætti koma á fót kennslu og námskeiðum í notkun reiðhjóla til samgangna eins og Bretar og fleiri þjóðir eru að innleiða á landsvísu. Mikilvægara er að kenna fólk að forðast slysin en að telja því trú um að öryggisbúnaður komi í veg fyrir þau. Notkun hjálma á að vera val hvers og eins og alls ekki leiða í lög.

**Sjá Þversagnir í umferðaröryggi*



Another example of bikes
lowed in a bus lane in Pa...



Barrier-separated bike-bus
lane, Paris France.jpg



BCC bus and bike lane.jpg



Bikes are allowed in this bus
lane in London.jpg



Bus + bike Brisbane INB
230204_1.jpg



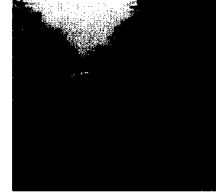
Bus + Bike lane Erlangen
Germany.jpg



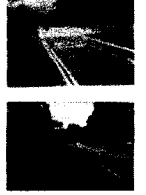
Bus + Bike lane Glasgow
_1.jpg



Bus + Bike lane Paris
1997.jpg



bus lane in Paris.jpg



Edinburgh green lanes
_1.jpg



Pennsylvania USA.jpg



Shared bus-bike lanes in
Germany 2.jpg



Shared bus-bike lanes in
Germany.jpg



edinburgh.jpg



london share the road.gif



Atlanta.jpg



bike bus lane paris.jpg



wellington new zealand.jpg



Cambridge 1997.jpg



Chicago.jpg



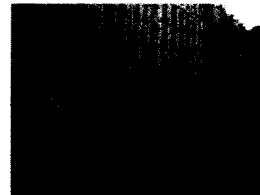
portland.jpg



San Francisco.jpg



San Francisco 2.jpg



Paris.jpg

LÉTTARA LÍF

Tillögur að fjölbættum aðgerðum til að efla lýðheilsu á Íslandi með hollara mataræði og aukinni hreyfingu.

Skýrsla faghóps forsætisráðherra um bætt heilbrigði þjóðarinnar.

(11. september 2006.)

SAMANTEKT

Hollur matur og hreyfing er eitt það mikilvægasta í lífi hvers einstaklings. Rannsóknir víða um heim sýna að afleiðingar óholls mataræðis, hreyfingarleysis og ofeldis eru alvarleg ógn við heilsu og ef til vill víða vanmetin ógn við lífsgæði fólks. Þættir, sem varða næringu, holdafar og hreyfingarleysi, raða sér í sex af tíu efstu sætum yfir þá þætti sem helst stytta líf og minnka lífsgæði. Næring og hreyfing verða áfram mikilvægustu þættir heilbrigðs lífs og hafa ekki síst mikla þýðingu vegna vaxandi ofþyngdar með tilheyrandi sjúkdómum og vanlíðan. Að mati Alþjóðaheilbrigðismálastofnunarinnar (WHO) er hægt að fyrirbyggja 80% tilfella af hjarta- og æðasjúkdómum, 90% af fullorðinssykursýki og 30% af öllum krabbameinstilfellum með hollu mataræði, nægri hreyfingu og reykleysi. Í skýrslu WHO er mælt með því að forvarnaaðgerðir beinist fyrst og fremst að því að draga úr þeim þáttum í umhverfinu sem stuðla að þyngdaraukningu. [REDACTED] og bæta gæði matvæla ásamt aðgengi að hollum mat.

40) [REDACTED]

Líkur á hreyfingu í frítíma aukast um 20% ef útivistarsvæði er innan 1 km fjarlægðar, um 21% ef menntastofnun er innan 1 km fjarlægðar, um 23% þegar þéttleiki byggðar eykst um fjórðung, um 19% þegar þéttleiki þjónustu eykst um fjórðung.⁵⁵

Hjólreiðabrautir 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 hjólreiðar sem ríkisvaldið sjái um eða taki þátt í að kosta í samstarfi við sveitarfélögin. Hjólreiðabrautakerfið skal tengja saman þéttbýlisstaði og hjólreiðastíga einstakra sveitarfélaga við þjóðvegakerfið. Einnig skal gert ráð fyrir stofnbrautum gegnum þéttbýlisstaði með svipuðu fyrirkomulagi og gildir um þjóðvegi í þéttbýli.

[REDACTED] og ætti aðstaða til að geyma hjól að vera við allar opinberar stofnanir.

Framkvæmdaraðilar: Samgönguráðuneytið,

Alþingi
Erindi nr. P 135/593
komudagur 30.11.2007



Landssamtök hjólráðamanna
Pósthólf 5193
125 Reykjavík
www.hjol.org
lhm@landia.is

Reykjavík, 29. nóvember 2007

Alþingi
Samgöngunefnd
150 Reykjavík

Umsögn og breytingartillögur við frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum, nr. 50/1987. Þskj. 27 — 27. mál. 135. löggjafarþing 2007–2008.

1. Við 1. grein verði bætt við reiðhjólum: ...*"Akrein sem einungis er ætluð fyrir umferð strætisvagna, leigubifreiða og reiðhjóla."*
2. Við 2. grein verði bætt við reiðhjólum: ...*"Almenn umferð ökutækja um forgangsakreinar strætisvagna, leigubifreiða og reiðhjóla er óheimil."*

Landssamtök hjólráðamanna fagna tilkomu forgangsakreina á Íslandi ef þeim er ætlað að veita vistvænni valkostum í samgöngumálum forgang. Landssamtök hjólráðamanna mælast eindregið til þess og færi rök fyrir því að reiðhjólum verði bætt inn í frumvarpið á listann yfir þau ökutæki sem er veittur forgangur í umferðinni á forgangsakreinunum.

Í greinargerð með frumvarpinu segir: "Frumvarp þetta er liður í því að efla almenningsamgöngur. Ljóst er að á næstu árum þarf áttak í eflingu almenningsamgangna". Það er jafn ljóst að nauðsynlegt er að það "verði skipulega unnið að aukinni notkun vistvænna ökutækja" eins og segir í stefnuskrá ríkisstjórnarinnar og eins kemur víða fram í áætlunum borgarinnar vilji til þess að stuðla að aukinni notkun reiðhjóla. Forgangsakreinar eru löngu tímabærar í umferðinni á höfuðborgarsvæðinu og henta sérlega vel til að auka öryggi, hraða og gæði fyrir hjólandi umferð. Víða í nágrenni löndum eru hjólráðar leyfðar á forgangsakreinum strætó, t.d í Noregi, Bretlandi og Frakklandi, og virðist reynslan vera góð.

Verði frumvarpið óbreytt að lögum verður ekki annað séð en að það vinni beint gegn yfirlýstum markmiðum ríkisstjórnarinnar og sveitafélaga um að vinna skipulega að aukinni notkun reiðhjóla til samgangna með því að gera þær bæði erfiðari og hættulegri.

Það væri andstrætt stefnu ríkisstjórnarinnar og bæjaryfirvalda að banna fólki sem notar reiðhjól sem samgöngutæki að nota forgangsakreinar. Í stefnuskrá ríkisstjórnarinnar segir: "Ríkisstjórnin einsetur sér að Ísland verði í fararbroddi þjóða heims í umhverfismálum... Einnig verði skipulega unnið að aukinni notkun vistvænna ökutækja." Ekkert ökutæki er nálægt því jafn vistvænt og reiðhjól, svo ekki sé minnst á aðra kosti þess.

Landssamtök hjólráðamanna eru í forsvari fyrir félagasamtök með hundruði virkara félaga sem nota reiðhjól reglulega til samgangna og okkur þykir brýnt að reiðhjól fái að nota þessar forgangsakreinar til jafns við strætisvagna og leigubíla.

Reiðhjól eru ökutæki og þau á að nota á akbrautum, þó nota megi þau á stígum og gangstéttum þar sem það hentar, "valdi það ekki gangandi vegfarendum hættu eða óþægindum" eins og segir í umferðarlögum. Reynslan sýnir að götur borga eru ekki aðeins greiðasta leiðin heldur líka sú öruggasta fyrir vant hjólreiðafólk eins og fram kom á Samgönguviku 2007. Stígar þar sem blandað er saman umferð gangandi og hjólandi eru seinfarnari og margfalt hættulegri en þó nauðsynlegur valkostur fyrir óreyndara hjólafólk¹.

Það væri samræmi við 39. grein umferðarlaga að leyfa reiðhjólum notkun forgangsakreina en þar segir: "Hjólreiðamaður skal hjóla hægra megin á akrein þeirri, sem lengst er til hægri". Það myndi draga stórlega úr öryggi hjólreiðafólks að þurfa að vera á annarri akrein með bíla sem fara fram úr þeim beggja vegna og fæla almenning frá notkun reiðhjóla til samgangna..

Í könnun Hönnunar fyrir skipulagsyfirvöld í Reykjavík 2006 kom í ljós að meðalhraði strætisvagna er 22 km/klst, sem er svipað og vanur hjólreiðamaður fer á, svo þessi umferð fer vel saman. Í aðalskipulagi Reykjavíkurborgar er gert ráð fyrir vönduðu stígakerfi meðfram öllum umferðaræðum svo umferð hjólandi ætti ekki að lenda í þeirri hröðu umferð sem þar er sumstaðar að finna.

Ein af framkvæmdaáætlunum Staðardagskrár 21 fyrir Reykjavíkurborg er sérstakt átak til þess að stuðla að aukinni notkun reiðhjóla. Í starfsáætlun Framkvæmdasviðs Reykjavíkurborgar stendur að það eigi að: "Tryggja skilvirkar og öruggar samgöngur í borginni. Greiðar götur fyrir alla (bílar, hjól, fatlaðir, gangandi)." Í grænum skrefum Reykjavíkurborgar er eitt skrefið: "Göngum lengra, hjólum meira" , og víðar má grípa niður.

¹ Meðfylgjandi er fyrirlestur sem John Franklin flutti á Samgönguviku 2007 í Ráðhúsinu í Reykjavík. Hann er leiðandi í þeim umbótum og átaki sem er í gangi í Englandi og víðar núna í því að auka notkun reiðhjóla sem samgöngutækis þar og fjallar um raunhæfar leiðir til að ná fram bæði aukinni notkun reiðhjóla til samgangna og auknu öryggi hjólafólks og eitt sem hann telur til eru einmitt forgangsakreinar fyrir reiðhjól og strætisvagna.

Fyrir hönd Landsamtaka hjólreiðamanna,

Morten Lange, formaður

Fylgiskjal með umsögn Landssamtaka hjólreiðamanna dagsett 29. nóvember 2007 við frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum um forgangsakreinar, nr. 50/1987. Þskj. 27 — 27. mál. 135. löggjafarþing 2007–2008

Þversagnir í öryggismálum hjólafélks

Erindi John Franklin í Borgarbókasafni Reykjavíkur 21. september 2007

Inngangur

Þótt hjólreiðar séu einfaldar í sjálfu sér eru líklega fleiri ranghugmyndir og munnmælasögur tengdar þeim en öðrum fararmátum. Til viðbótar ranghugmyndum um að hjólreiðar séu erfiðar og seinlegar hafa á undanförunum árum bæst við þær ranghugmyndir að hjólreiðar séu hættulegar og að þær skapi hættu í umferðinni. Margir telja til að auka öryggið eigi hjólafélk að halda sig, eða vera skikkað til þess að halda sig, fjarri umferð vélknúinna ökutækja og nota sérstakan aðbúnað, s.s. merkingar og mannvirki fyrir hjólreiðar.

Þessi fyrirlestur fjallar um þversagnirnar í öryggismálum hjólafélks þar sem ekki fer alltaf saman það sem virðist öruggt og það sem rannsóknir sýna að er öruggt. Ég ber öryggismál hjólreiða saman við aðrar algengar athafnir; skoða hvort hjólreiðum sé best komið í sérsniðinni aðstöðu eða með annarri umferð og hvort hjólahjálmar séu jafn nauðsynlegt öryggistæki og stundum er haldið fram.

Ég mun síðan skoða þær leiðir sem ég tel árangursríkastar til að auka öryggi. Einkum er það þjálfun í leikni á reiðhjólum og ökutækjahjólreiðar (Vehicular Cycling), notkun reiðhjóla sem farartækja, sem er grunnurinn að nýrri nálgun í fræðslustarfi í nokkrum löndum. Að endingu mun ég fjalla um nýja breska hjólaþjálfunarstaðalinn, (National Cycling Training Standard) sem verið er að innleiða af miklum krafti á landsvísu um allt Bretland.

Hvers vegna á að hvetja til hjólreiða?

En fyrst vil ég fjalla um af hverju þetta er svo mikilvægt. Af hverju við þurfum að eyða ranghugmyndum og þversögnum í öryggismálum hjólandi félks til að fá fleiri til að hjóla, hjóla oftar og hjóla víðar.

Því hefur verið haldið fram að ef reiðhjólið hefði fyrst komið fram í dagsljósið í dag, án 150 ára sögu fordóma og ranghugmynda, þá yrði því fagnað sem einni mikilvægustu uppfinningunni í baráttunni við fjölmörg þeirra vandamála sem nútímasamfélagið glímir við í dag.

Eitt helsta vandamálið er tengt heilsu og líkamshreysti almennings. Reglulegar hjólréiðar minnka tólffalt líkurnar á hjartasjúkdómum, sem er helsta dánarorsökin í flestum löndum. Þær eru einnig mjög áhrifaríkar í baráttunni við flesta lífsstíllssjúkdóma eins og streitu, offitu og margra tegunda krabbameina. Kyrrsetulífarnið mun koma verst niður á yngstu kynslóðinni. Hjólréiðar bjóða upp á mikla möguleika til að efla líkamshreysti ungs fólks.

Í raun vilja krakkar og unglingar hjóla meira en eru lattir til þess eða bannað af foreldrunum sem oft hafa áhyggjur af öryggi þeirra. Þó myndu hjólréiðar færa börnum og unglimum aftur það frelsi til að ferðast sjálfstætt líkt og fyrri kynslóðir og þyrftu ekki að stóla á fullorðna til að keyra þau um. Almennt talað vilja margir hjóla en eru hræddir frá því.

Það mæla mörg fjárhagsleg rök með því að efla hjólréiðar. Fólk sem hjólar til vinnu er með færri veikindadaga, er frískara og afkastar meiru. Miklir peningar myndu sparast í heilbrigðiskerfinu ef almenningur væri frískari og hraustari.

Síðan eru það umferðarteppurnar sem eru líklega vaxandi vandamál í Reykjavík eins og öðrum bæjum og borgum. Landsvæðið sem hjól þarf er aðeins 1% af því sem bílar þurfa undir götur og bílastæði. Hjólið er sveigjanlegri valkostur en almenningssamgöngur og kannanir sýna að ef ökumaður þyrfti að velja annan fararmáta til að komast til vinnu yrði hjólið oftast fyrir valinu.

Síðast en ekki síst er það hættan sem okkur stafar af loftslagsbreytingum. Hjólréiðar geta gegnt veigamiklu hlutverki í þeirri baráttu.

Áhætta

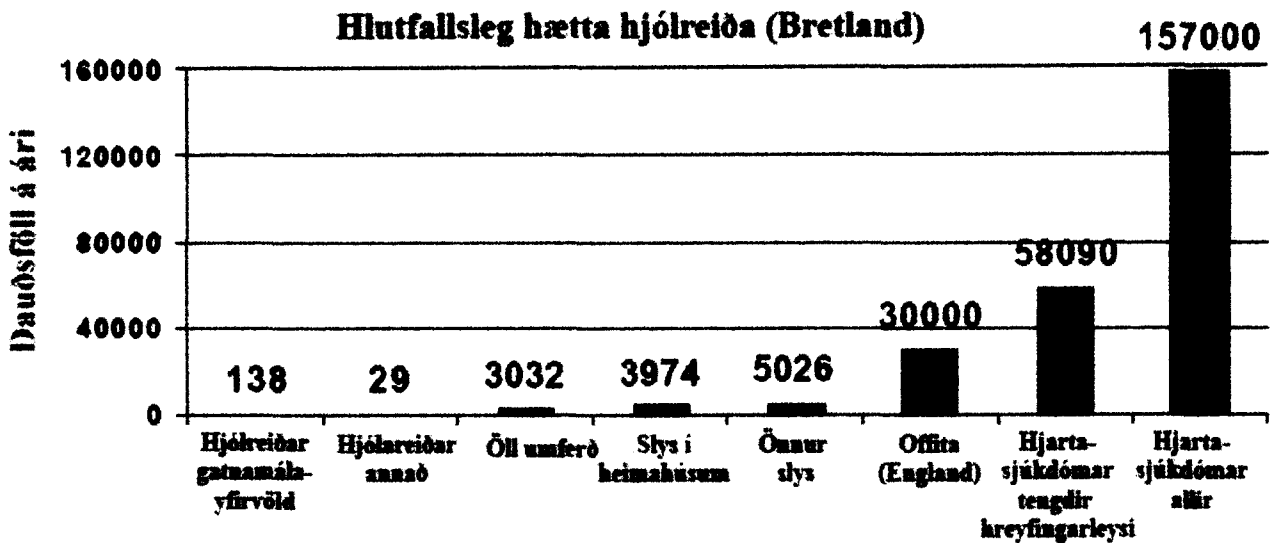
Þau útbreiddu viðhorf að hjólréiðar séu hættulegar hamla verulega útbreiðslu þeirra. En eru þær hættulegar?

Rannsóknir, þar á meðal stór og vönduð rannsókn frá Kaupmannahöfn¹, sýna að fólk sem hjólar reglulega lifir lengur en þeir sem hjóla ekki, og þeir þjást síður af heilsuleysi.

Rannsóknir sýna að reglulegar hjólréiðar er lang árangursríkasta leiðin til að lengja lífið, og það á líka við um fólk sem stundar aðra hreyfingu. Fyrir mér setur þetta öryggismál hjólafólks í rétt samhengi, því hvaða áhætta sem fylgir hjólréiðum þá er áhættan klárlega meiri við að hjóla ekki.

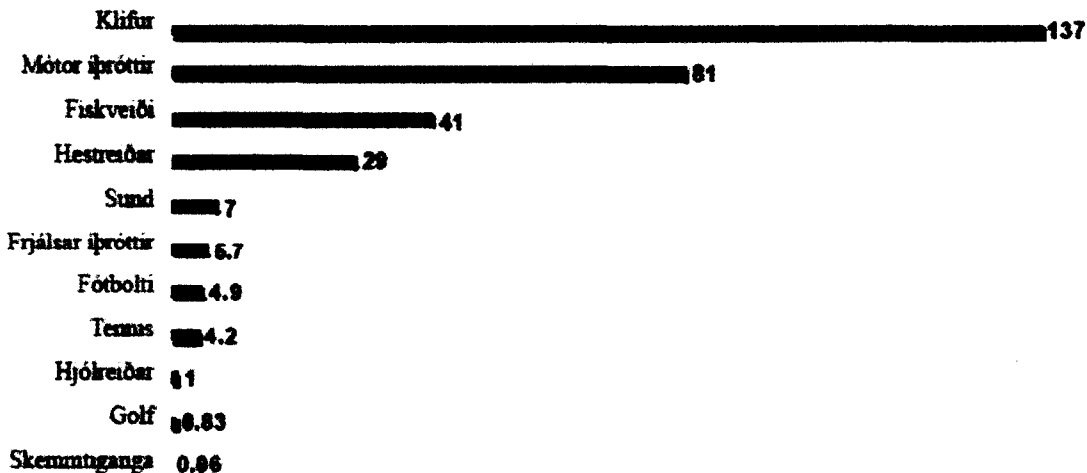
Þegar meðaltími milli alvarlegra slysa við hjólréiðar er um 3000 ár - 40 æviskeið – þá eru hjólréiðar ekki hættulegar, ekki frekar en það að ganga.

Taflan fyrir neðan² sýnir hversu fáir hjólréiðamenn deyja í Bretlandi samanborið við mikið hærri tölur látinna vegna annarra slysa og sjúkdóma. Ef þið viljið draga úr fjölda ótímabærra dauðsfalla þá þarf að beina athyglinni að öðru en hjólréiðum.



Næsta graf³ er ekki síður athyglisvert og kunna tölurnar að koma ykkur á óvart en þær eru réttar. Hjólréiðar eru ekki aðeins öruggari en augljósar áhættuathafnir eins og klifur og mótör sport, þær eru einnig öruggari en algengar íþróttir eins og tennis, fótþolti og sund. Kannski er ótrúlegast að þær eru öruggari en veiði, ég þurfti svolítið að sannfæra sjálfan mig en það eru víst margir veiðimenn sem drukkna.

Hjólréiðar: hlutfallsleg áhætta



Næstu tölur sýna niðurstöður rannsókna sem voru gerðar fyrir Evrópuráðið⁴ Þar er verið að bera saman ökumenn og hjólaþólk eftir aldri og þeirri vegalengd sem farin er. Að bera saman ökumann og hjólamann er villandi því sá sem hjólar fer styttri vegalengd en sá sem keyrir. Það er eðlilegra að bera þá saman eftir tímanum sem þeir eru í áhættu. Þrátt fyrir það sýnir taflan að fólk á aldrinum 18 til 49 er öruggara á hvern farinn kílómetra á hjóli en í bíl.

Slyshætta á hverja 1.000.000 km		
Aldurshópur	Bísljórar	Hjólreiðamenn
12 – 14		16,8
15 – 17		18,2
18 – 24		
25 – 29		
30 – 39		
40 – 49		
50 – 59		
60 – 64		
> 64		
Samanlagt	20,8	21

Þið hafið kannski séð tölur sem sýna annað, en það sem er öðruvísi hér er að slys á hraðbrautum eru undanskilin. Þar sem hraðbrautir eru mikið öruggari en venjulegir vegir og ekkert sambærilegt er til fyrir umferð hjólandi er ekki eðlilegt að hafa þann akstur með í samanburðinum. Þetta gjörbreytir myndinni.

Og að lokum, eins öruggar og hjólreiðar eru þá verða þær öruggari eftir því sem fleiri hjóla. Þegar hjólreiðar tvöfaldast minnkar áhætta hvers hjólreiðamanns um þriðjung. Þessi áhrif kallast "öryggi fjöldans", (Safety in Numbers), og eru þekkt um alla Evrópu, norður Ameríku og Ástralíu^{5 6} Árangursríkasta leiðin til að auka öryggi hjólreiðafólks er að fá fleiri til að hjóla.

Aðbúnaður fyrir hjólreiðar

Margir trúa því að besta leiðin til að auka öryggi hjólreiðafólks sé að aðskylja það frá annarri umferð með hjólastígum og slíkum aðbúnaði. Og margir segjast aðeins vilja hjóla þar sem slíkur aðbúnaður er til staðar.

Það er hinsvegar löngu þekkt að það er margt sem bendir til þess að sérstök hjólaaðstaða sé bæði hættuleg og leiði til áhættuhegðunar við hjólreiðar. Hér er aðeins vitnað í nokkrar af þeim rannsóknum sem sýna fram á að hjólreiðar í sérstakri aðstöðu til hjólreiða er hættulegri:

Bandaríkin 2.9 x fleiri slys per km á hjólastígum en götum 7

Berlin 4 x fleiri slys á hjólastígum 8

Holland 36% x hætta við gatnamót 9

Kanada 11 x hætta á gangstéttum 10

Finnland 2.5 x áhætta á hjólabraut 11

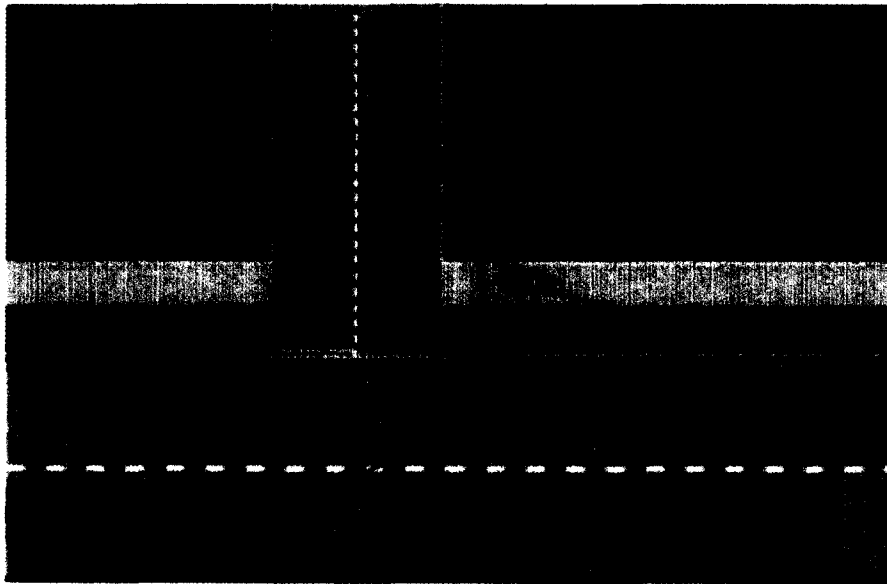
Austurríki /Svíþjóð 3 x áhætta á hjólabrautum 12 13

Bretland 2.5 x hætta á dauðsfalli í bæ með stórt net hjólabrauta 14

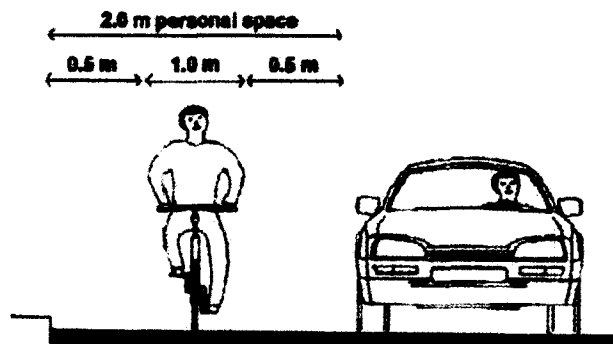
Danmörk (2007) Hólarreinar auka slyshættu á gatnamótum um 7% til 15% 15

Hvað veldur þessu? Ein ástæðan er að hönnunin er oft málamiðlun en ekki besta lausnin, því það er sjaldnast rými eða fjármagn til að koma fyrir hágæða hönnun sem hentar flestu hjólreiðafólki, sérstaklega í þéttbýli. Oft eru þessi aðbúnaður flóknari í notkun en ekki auðveldari. Síðan eru aðrar takmarkanir sem slíkri hönnun fylgir óhjákvæmilega.

Teikningin fyrir neðan sýnir götu, hjólabraut og tvo hjólreiðamenn. Takið eftir hversu mikið víðara sjónarhornið er sem þarf að fylgjast með af stígnum til að sjá hvort einhver hætta steðji að. Hann þarf að snúa höfðinu, sem tekur tíma, og honum getur auðveldlega yfirsétt snöggar breytingar í umhverfinu. Sá á götunni getur með staðsetningu sinni og heyrn minnkað það sjónarhorn sem hann þarf að einbeita sér að niður í 90° og þarf ekkert að hreyfa höfuðið sem er í senn auðveldara og fljótlegra.

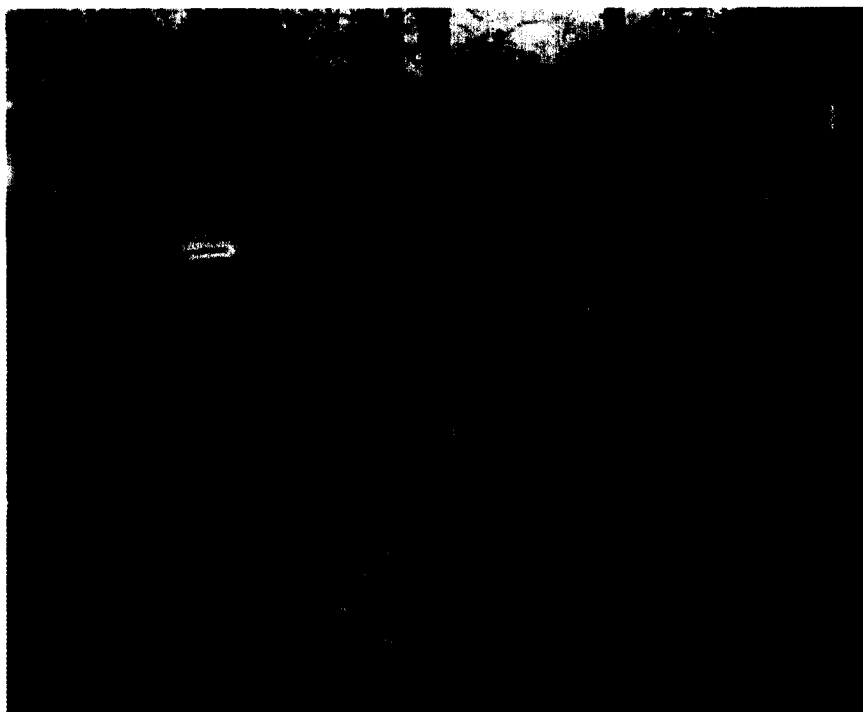


Hjólareinum fylgja einnig nýjar hættur. Hjólreiðamaður tekur um 1 meter ef gert er ráð fyrir smá svigrúmi. Á venjulegri götu ætti hann að hjóla um hálfan metra frá götubrún. Það er óskráð regla en flestir bílstjórar gefa hjólamanni jafn mikið pláss og sem nemur fjarlægð hjólamanns frá götubrún. Ef hjólreiðar eiga að vera þægilegar þarf hjólreiðamaðurinn því 2 metra á götunni.



Rannsóknir¹⁶ sýna að bílstjórar eru líklegri til að keyra alveg að hjólareinum þar sem þær eru til staðar og fara hraðar fram úr hjólaafólki á hjólareinum. Ef hjólareinin er þrengri en 2 metrar fær hjólamaðurinn minna rými en ef hjólareinin væri ekki til staðar. Fyrir bílstjórum virðist sem hjólareinin afmarki það rými sem hjólreiðamaður þarf og ef þetta rými er of lítið, sem er algengt, hvetur það til hættulegri framúrasksturs.

Hjólareinar stýra hjólaafólki einnig á þá staði þar sem slyshættan er mest, svo sem við hliðargötur eins og sést á myndinni. Og hjólareinar eru að sjálfsögðu fastir hlutir sem breikka ekki þegar hjólaafólk þarf meira rými, svo sem í slæmu veðri eða við aðrar erfiðar aðstæður.

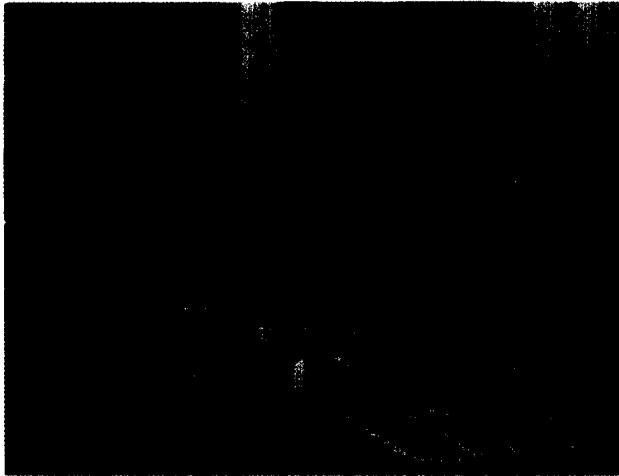


Ýmiskonar hjólaaðbúnaður er orðinn mjög umdeildur í Bretlandi, m.a. af framangreindum ástæðum. Nýlega mótmæltu 19.000 hjólreiðamenn fyrirhuguðum breytingum á orðalagi í umferðarlögum sem hefði bent hjólaafólki á að nota sérstakann hjólaaðbúnað þar sem það væri mögulegt. Í sumum löndum hefur lögum einnig verið breytt til að skylda ekki hjólreiðafólk til að nota hjólabrautir og hjólareinar.

Kostir hjólaaðbúnaðar

Ég vil ekki gefa í skyn að sérstakur aðbúnaður fyrir hjól sé aldrei gagnlegur. Hjólareinar auðvelda hjólaafólki að fara framúr umferðarteppu, svo framarlega að þær séu nægilega breiðar. Hjólabrautir fjarri streitu umferðarinnar geta stundum verið notalegri hjólaleiðir. Og undantekningar á almennum umferðarreglum eins og sjást á myndunum geta verið mjög gagnlegar. (myndir af forgangsakrein fyrir hjól

og strætó, einstefnugata þar sem hjól mega hjóla í báðar áttir, beygja til vinstri bönnuð öðrum en hjólum, botnlangagata með opinni leið í gegn fyrir hjól)



Og, það sem er kannski mikilvægast, sérstakur aðbúnaður fyrir hjólreiðar hvetur fleiri til að hjóla því margir *upplifa sig* öruggari þar sem hann er í boði.

En þeir sem leggja til aðbúnaðinn verða að veða huglæga kosti á móti raunveruleikanum. Þar sem kostirnir eru yfirleitt meiri þægindi eða hentugri leiðir en ekki meira öryggi. Þess vegna tel ég að það eigi aldrei að skylda notkun á hjólaaðstöðu.

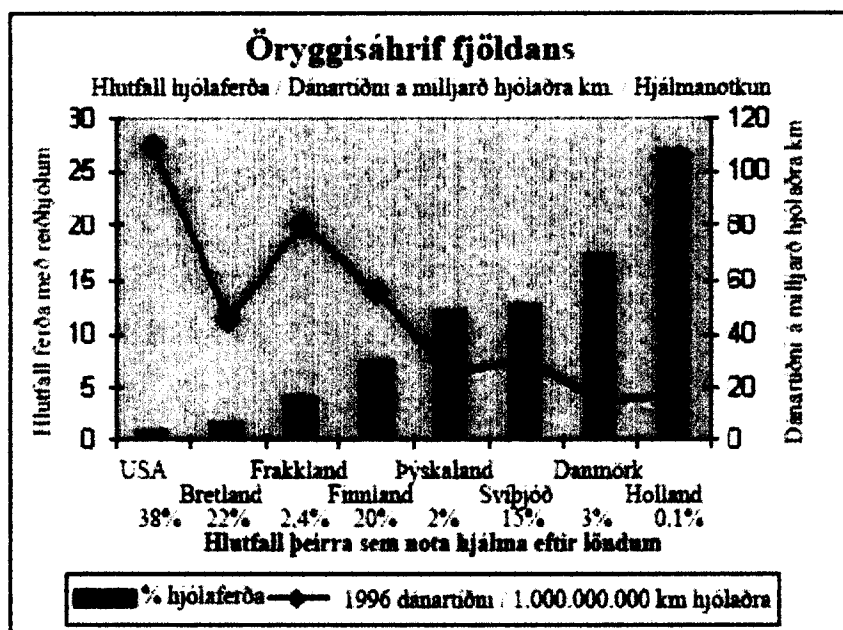
Hjólreiðahjálmar

Undanfarin 20 ár hefur umræðan um öryggismál hjólafélks í vaxandi mæli beinst að meintu vandamáli vegna höfuðáverkja hjólafélks og þörfinni á að hvetja fólk til að nota hjálma.

Okkur hefur verið talin trú um að hjólreiðar séu algeng orsök höfuðáverkja og að yfir 70% dauðsfalla meðal hjólreiðafólks sé vegna höfuðáverkja. Þegar börn hafa látist í slysi sem fær mikla umfjöllun er kastljósinu stundum beint að þessum þætti. Og oft er vitnað í eina rannsókn sem gaf í skyn að hjólahjálmar kæmu í veg fyrir 85% höfuðáverka og 88% heilaskemmda. Mörg lönd hafa látið tilleiðast að innleiða lög um skyldunotkun hjólahjálma, að minnsta kosti fyrir börn.

Það er hinsvegar önnur hlið á þessum gögnum. Ég nefndi það áður að það eru sannfærandi gögn sem sýna að hjólreiðamenn lifi að jafnaði lengur en þeir sem ekki hjóla og lifi við betri heilsu. Hvernig stemmir það við fullyrðingar um að hjólreiðafólki sé sérstaklega hætt við lífshættulegum áverkum?

Hlutfall dauðsfalla í Bretlandi þar sem *aðal dánarorsökin* er vegna höfuðáverka er hærra meðal hjólafélks en gangandi vegfarenda og fólks í bílum, en hlutfall dauðsfalla þar sem höfuðáverkar koma við sögu er hinsvegar lægra (82% hjá hjólafélki á móti 86%)¹⁷ Munurinn liggur í því að hjólafélki er ekki jafn hætt við sumum öðrum dánarorsökum svo sem banvænum áverkum á kviðarholi og brjóstholi. Öðrum vegfarendum er hættara við dauðsfalli vegna viðtækra áverka samhliða höfuðáverkum.



Þau lönd þar sem hjálmanotkun er minnst¹⁸ eru þau lönd þar sem hjólreiðar eru öruggastar, þar með talin minnsta hættan á höfuðáverkum. Stærsti þátturinn sem hefur áhrif á öryggi þeirra sem hjóla er fjöldi þeirra sem hjóla, eins og ég sagði áður. Hjálmanotkun virðist engu skipta í sjálfu sér en reynslan af hjálmalögum og áróðri fyrir hjálmum er sú að fólk er hrætt frá hjólreiðum sem aftur vinnur á móti öryggisáhrifum fjöldans.

Að lokum, á stöðum þar sem hjálmalögum er framfylgt og hlutfall (en ekki endilega fjöldi) hjólafélks sem notar hjálma hafði hækkað, sýndi rannsókn¹⁹ að hjálmanotkunin hafði alls engin jákvæð áhrif á slysatölur tengdum höfuðáverkum. Í raun virtist víðast meiri áhætta á höfuðáverkum, mjög líklega vegna áberandi fækkunar hjólafélks og þar með minna "öryggi fjöldans".

Hjálmanotkun hjólreiðamanna er nú umdeildari en nokkru sinni, fleiri skrifa í heilsupressuna og draga í efa gagnsemi hjálma og gagnrýna meinta hlutdrægni þeirra rannsókna sem mæla með hjálmum. Breska ríkisstjórnin, sem mælir enn með notkun hjálma, viðurkenndi nýlega að gögnin eru tvíræð og ætlar að láta rannsaka að nýju gagnsemi hjálma og aðrar hliðar öryggismála hjólafélks. Ég var beðinn um að vera meðal ráðgjafa.

Að auka öryggi hjólreiðafólks

Nóg um þversagnirnar. Þó hjólreiðar séu hlutfallslega öruggur fararmáti, þá gætu þær verið öruggari. Hvernig náum við því fram?

Efst á listanum er öryggi fjöldans. Fáum fleiri til að hjóla og áhættan minnkar.

En mörgum hefur klárlega verið talin trú um að hættan sé meiri en leggjandi er á sig. Hvernig yfirstígum við þessa hræðslu? Ég mæli með þrjúþættri lausn.

- Hvetjum til hjólreiða með jákvæðum hætti – ekki nefna öryggismál!
- Bætið gatnakerfið með tilliti til hjólreiða
- Hjólaþjálfun

Bætur í aðstæðum hjólaafólks

Eftirfarandi eru mikilvæg atriði:

- Hægja á umferðarhraða og umferðarhörku
- Einfaldari gatnamót – engar sveigjur, stuttar þveranir.
- Beinar leiðir – engar þrengingar
- Fjarlægja hindranir til að flýta ferðum og viðhalda skriðþunga.
- Gott yfirborð
- Hjólreiðamenn eru ekki gangandi vegfarendur! Mannvirki fyrir gangandi, svo sem gangstéttir og göngustígar henta sjaldnast hjólandi eða auka öryggi þeirri.

Ökutækjahjólreiðar

Nútíma hjólaþjálfun byggir á hugmyndinni um ökutækjahjólreiðar. Breska þjóðaráætlunin byggir staðfastlega á ökutækjahjólreiðum og það eru svipaðar áætlanir í Sviss, Bandaríkjunum, Kanada og Singapúr. Þau Evrópulönd sem fylgja í kjölfarið eru hvött áfram af evrópusamtökum hjólreiðamanna, (European Cyclists Federation), sem beita sér fyrir hjólaþjálfun í öllum löndunum. En hvað eru ökutækjahjólreiðar?

Ökutækjahjólreiðar er öruggasta og skilvirkasta aðferðin til að hjóla. Þær gefa sér að almenna gatnakerfið sé helsti vettvangur hjólreiða (þó þær geri ekki lítið úr gildi góðs sér aðbúnaðar fyrir hjólreiðar sem viðbótar valkost við gatnakerfið).

Grunnurinn er samþætting umferðar en ekki hræðsla við hana; notkun reiðhjólsins sem ökutækis; að bregðast við þeim aðstæðum sem á vegi verða með virkum hætti á þann veg sem er áhrifaríkastur og veitir mesta öryggið. Ökutækjahjólreiðar snúast ekki um að fylgja ósveigjanlegum reglum óháð afleiðingunum. Hvernig hjólinu er beitt er í flestum tilfellum mikilvægara en líkamshreysti hjólreiðamannsins og það er hægt að stunda ökutækjahjólreiðar á litlum hraða.

Grunnþættirnir í ökutækjahjólreiðum eru að hafa fullkomna stjórn á hjólinu, hafa skilning á því hvernig umferðin hagar sér og hvernig reiðhjólið passar inn í hana; eftirtektarsemi og fyrirbyggja, að gera ráð fyrir hinu óvænta; staðsetning; viðhorf; og fyrir lengra komna, að virkja aðra í umferðinni til samvinnu á umferðarþungum götum.

Staðsetning er sá grunnþáttur sem gefur hjólreiðamanninum besta færi á að auka öryggi sitt, þó þessi þáttur hafi til skamms tíma verið lítið þekktur. Góð staðsetning er að hjóla þar sem þú sérð best til, þar sem best sést til þín og þar sem þú aftrar öðrum frá því að leggja þig í hættu. Í því felst líka að leita skilvirkustu leiðanna sem auðveldar um leið stjórn hjólsins. Það að forðast að vera ekki fyrir öðrum er *ekki* góð staðsetning í sjálfu sér.

Góð staðsetning miðast við flæði umferðarinnar, (sjá mynd), en ekki vegbrúnina, (sem hjólareinar ráða ekki við). Ökumenn beina athygli sinni þangað sem umferðin flæðir og hjólreiðafólk ætti að halda sig þar nálægt. Þegar hjólreiðamaður þarf að sjá fram fyrir sig og vera sýnilegur, og þegar hann þarf að hindra ógætilegan framúrakstur, á hann að staðsetja sig í miðri umferðinni þar sem hún flæðir. Þegar hægt er að taka framúr hjólreiðamanni með öruggum hætti ætti hann að staðsetja sig til hliðar við umferðarflæðið, um það bil 1m hægra megin við umferðina.

Breski hjólaþjálfunarstaðallinn

Breska hjólaþjálfunarstaðlinum var komið á fót 2001 að frumkvæði CTC, hinna bresku landsamtaka hjólreiðamanna. Kennsluáætlunin var skrifuð af stýrihóp sem samanstóð af opinberum starfsmönnum sem störfuðu bæði á landsvísu og í sveitafélögum, hjólreiðafólki og samtökum sem þegar störfuðu við hjólaþjálfun. Hún var byggð á bók minni Cyclecraft (Hjólaleikni) og ég var hluti af stýrihópnum. Síðan var komið á stjórnkerfi og gæðastaðli, þar á meðal skrá á landsvísu yfir þá sem höfðu öðlast þjálfunarréttindi. Opinbert fjármagn kostar skráningu og þjálfun þeirra sem sækja um þjálfunarréttindi. Aðeins þeir sem hjóla reglulega geta fengið þjálfunarréttindi. Þjálfun er síðan veitt af sjálfstætt starfandi þjálfurum, sérhæfðum þjálfunar samtökum eða sveitastjórnnum.

Þjálfun fullorðinna eftir nýja staðlinum byrjaði 2003 og í ár (2007) var byrjað að þjálfna börn í Englandi öllu. Lykilbreyting frá fyrri aðferðum sem notaðar voru í þjálfun barna er að þessi þjálfun hvetur börn til að hjóla meira, sérstaklega í skólann. Þjálfunin er stundum innleidd í skóla sem hluti af stærri pakka sem getur

innihaldið betrubætur á leiðum og nýjum hjólastæðum. Markmiðið er að helmingur allra 11 ára barna hafi hlotið þjálfun í hjólreiðum fyrir 2009 og öll fyrir 2011. Svipuð markmiðssetning er væntanleg í Skotlandi, Wales og Norður Írlandi.

Mikið átak í hjólaþjálfun fullorðinna er á döfinni næstu ár, hugsanlega með tengingu við vitundarvakningu á veðurfarsbreytingum. Samhliða greiða margir atvinnurekendur fyrir hjólaþjálfun starfsmanna sinna, þar á meðal stjórnvöld á landsvisu, í sveitafélögum og lögreglan, ásamt því að vaxandi fjöldi fullorðinna sækja í þessa þjálfun að eigin frumkvæði.

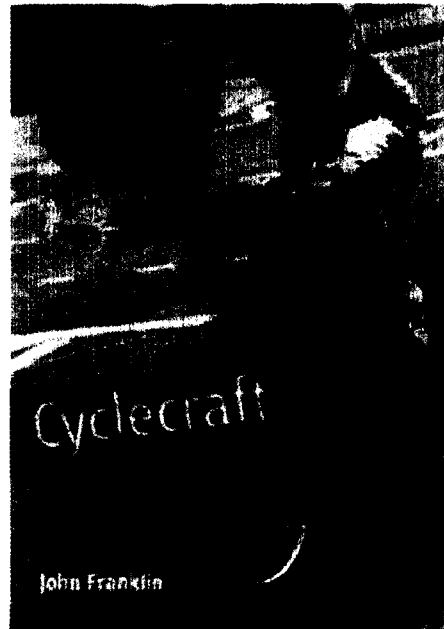
Þjálfunin hefur reynst mjög vinsæl og vel er látið af henni. Margir tala um hversu mikið auðveldara þeim finnst að hjóla í umferðinni eftir að hafa hlotið þjálfunina.

Bókin mín, *Cyclecraft (Hjólaleikni)* er bókin sem notuð er við þjálfun eftir Breska hjólaþjálfunarstaðlinum. Þó hún sé skrifuð með vinstri umferð í huga á meirihluti efnisins við allsstaðar og mér er sagt að það sé auðvelt að horfa á teikningarnar í spegli! Hún gæti höfðað til sumra ykkar

John Franklin

john@cyclecraft.co.uk

www.cyclecraft.co.uk



ISBN 978-0-11-703740-3

1 Andersen LB, Schnohr P, Schroll M, Hein HO. All-cause mortality associated with physical activity during leisure time, work, sports, and cycling to work. Arch Intern Med, 2000 Jun 12;160(11):1621-8.

2 Graph based on data from various UK Government sources.

3 Fatalities per participant: OPAS monitors based on Coroner's Court records and General Household Survey, UK.

4 Dekoster J, Schollaert U. Cycling; the way ahead for towns and cities. European Commission DG

XI. 1999. 5 Jacobsen PL. Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling. Injury Prevention, 2003;9:205-209. 6 Robinson DL. Safety in numbers in Australia: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling.

Health Promotion Journal of Australia, 2005;16:47-51. 7 Kaplan. Characteristics of the regular adult bicycle user. FHWA, 1975.

<http://www.bikexpert.com/research/kaplan/index.htm>

8 Verkehrsunfälle mit Radfahrern. Der Polizeipräsident in Berlin. Berlin Police, Germany, 1987.

9 Wegman, Dijkstra. Safety effects of bicycle facilities. SWOV, Netherlands, 1992.

10 Aultman-Hall, Adams. Sidewalk bicycling safety issues. Transportation Research Board, 1998.

11 Pasanen. The risks of cycling. Helsinki City Planning Department.
<http://www.bikexpert.com/research/pasanen/helsinki.htm>

12 Sicherheit rund ums Radfahren. ARGUS, Austria, 1992.
<http://www.bikexpert.com/bikepol/facil/sidepath/adfc173.htm>

13 Linderholm. Signalised intersections function and accident risk for unprotected road users. University of Lund, Sweden, 1984

14 Franklin JA. Two decades of the Redway cycle paths of Milton Keynes. Traffic Engineering + Control, 1999. <http://www.cyclecraft.co.uk/digest/2decades.html>

15 Jensen SO, Rosenkilde C, Jensen N. Road safety and perceived risk of cycle facilities in Copenhagen. Trafitec. (Detailed presentation at Velo City 2007, Munich)

16 Basford L, Reid S, Lester T, Thomson J, Tolmie A. Drivers' perceptions of cyclists. Transport Research Laboratory, TRL549.

17 Kennedy A. The pattern of injury in fatal pedal cycle accidents and the possible benefits of cycle

helmets. British Journal of Sports Medicine, 1996 Jun;30(2):130-3. 18 see <http://www.cyclehelmets.org/mf.html?1079> for references to graph. 19 Robinson DL. Do enforced bicycle helmet laws improve public health?. BMJ, 2006;332:722-725.



Alþingi
Erindi nr. Þ 135/2127
komudagur 10.4.2008

Bolungarvík, 9. apríl 2008.

Nefndasvið Alþingis,
Kirkjutorgi,
101 Reykjavík.

Netfang: nefndasvid@althingi.is

Efn: Umsögn um þingmál nr. 27-28 á 135. löggjafarþingi.

Í ofangreindu þingmáli er gert ráð fyrir að bætt verði við umferðarlög nr. 50/1987 með síðari breytingum hugtakinu forgangsakreina og að þar verði einungis heimiluð umferð strætisvagna og leigubifreiða. Þá er gert ráð fyrir breytingu á 13. gr. laganna sem af þessu leiddi.

Tekið skal undir það sem fram kemur í greinargerð með frumvarpinu að æskilegt er að efla almenningsamgöngur. Verður og að telja nauðsyn að sporna við hömlulausum „einkabilisma,” sem líklega er meiri héraendis en í nokkru öðru landi og draga úr því að ökumenn ferðist einir í bílum sínum, sem mjög er tíðkað. Vissulega væri frumvarpið ef að lögum yrði skref í rétta átt og er því mælt með því að hugmyndin um forgangsakbraut fái framgang. Margt bendir hins vegar til þess að æskilegt væri að heimila öllum fólksflutningabifreiðum og fólksbifreiðum sem eru með farþega að nýta slíkar forgangsakreinar, en binda það ekki einungis við strætisvagna og leigubifreiðar. Kostir við það fyrirkomulag væru m.a. að mun betri nýting yrði á því rými sem forgangsakreinar taka og telja verður að það stuðlaði að því að vegfarendur samnýttu ökutæki sín meira en tíðkað er.

Í skýrslu, sem Bjarni Reinharðsson, landfræðingur, vann og nefnist „Ferðavenjur 2007” og byggist m.a. á úrvinnslu spurninga í skoðanakönnunum kemur eftirfarandi fram þar sem spurt var: „Værir þú tilbúinn að skiptast á að aka til vinnu með nágranna eða vinnufélaga? Um 70% allra svarenda svöruðu spurningunni játandi. Um 65% svarenda á höfuðborgarsvæði, 70% í landsbyggðakjörnum og 77% svarenda í jaðarbyggð höfuðborgarsvæðisins. Konur eru heldur jákvæðari en karlar og yngsti aldurshópurinn mun jákvæðari en þeir eldri. Ekki er verulegur munur milli borgarluta á höfuðborgarsvæðinu, helst að úthverfa-búar í Reykjavík séu síður tilbúnir í slíkan akstur en aðrir. ...”

Sums staðar erlendis þekktist það að ekki einungis strætisvögnum og leigubifreiðum er heimilað að aka á forgangsakreinum heldur öllum fólksbílum þar sem fleiri en einungis ökumaður eru á ferð, m.a. sums staðar í Bandaríkjunum.

Rétt þykir að taka fram að af hálfu Leiðar ehf. er unnið að gerð vefs þar sem skrá má laust far með ökutæki eða ósk um far og einnig er unnið að því að slík skráning geti farið fram um síma. Telja verður að ef þessi ferðamáti nær að skjóta rótum, en nokkuð hefur verið kallað eftir honum en enginn enn sinnt því kalli héraendis svo vitað sé, geti það orðið til að draga eitthvað úr notkun bíla og fjölga valkostum þeirra sem af einhverjum ástæðum kjósa að aka ekki sjálfir á bíl. Forgangsakreinar eins og þær sem lýst er mundu án efa stuðla að aukinni notkun þessa úrræðis. (Sjá www.fartheqi.is).

Virðingarfyllt,
f.h. Leiðar ehf.

Jónas Guðmundsson,
formaður stjórnar



Nefndarsvið Alþingis
b.t. samgöngunefndar Alþingis
Austurstræti 8-10
150 REYKJAVÍK

Vísað er til erindis samgöngunefndar Alþingis, dags. 14. nóvember sl., þar sem þess er farið á leit við embætti lögreglustjórans á höfuðborgarsvæðinu, að veitt verði umsögn vegna meðferðar frumvarps til umferðarlaga, 27. mál, forgangsakreinar strætisvagna.

Embættið tekur fram að hugtaksnotkunin „forgangsakrein” þykir óheppileg og betur fer á að notast við skilgreininguna „Sérrein fyrir strætisvagna og leigubifreiðar”. Mikil hætta er á ruglingi lagaskilgreiningaratriða og framkvæmdaratriða vegna forgangsakstursheimilda lögreglu, sjúkraliðs, slökkviliðs og slíkra viðbúnaðaraðila, sbr. ákvæði 8.gr. umferðarlaga og reglna um neyðarakstur nr. 101/1988, verði sú hugtaksnotkun sem lögð er til með frumvarpinu ofan á. Þá hefur lögregla þegar orðið vör við þann misskilning ökumanna og atvinnubílstjóra sem í hlut eiga og nota umræddar akreinar dags daglega, að þeir njóti einhvers konar forgangs í umferðinni og þurfi þ.a.l. ekki að lúta sömu umferðarreglum og hinn almenni ökumaður í umferðinni. Eru dæmi þess að almenningur og notendur umræddra akreina séu ekki með á hreinu hver eigi að víkja fyrir hverjum í umferðinni. Þá vekur embættið athygli á því að sérreinar sem þessar hafa verið settar upp í aðþrengdu skipulagi og þannig á kostnað almennrar umferðar ökutækja enda hefur skipulag ekki gert ráð fyrir sérreinum sem þessum.

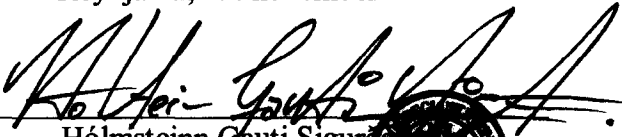
Er nú þegar fyrir hendi réttaróvissa varðandi nokkur svæði í Reykjavíkurborg þar sem sérreinar sem þessar koma við hlið hefðbundinna akreina. Nefna má Miklubraut í vestur við Stakkahlíð, en almenn umferð sem fer vestur Miklubraut og ætlar að beygja til hægri norður Stakkahlíð þarf að þvera sérrein og hefur oft legið við árekstri ökutækja við strætisvagn/leigubifreið við þessar aðstæður, þar sem strætisvagn/leigubifreið kemur með hægri hlið upp að almennri bílaumferð en reinin sem almenn bílaumferð beygjir af og til hægri er þá orðin að miðrein en á samkvæmt skilgreiningum umferðarlaga að vera sú rein sem lengst er til hægri. Einnig má nefna Lækjargötu og sérrein sem þar hefur verið merkt fyrir akstur strætisvagna og leigubifreiða. Lögreglu hafa borist fyrirspurnir frá strætisvagnabílstjórum um hvort bílstjóranir þurfi „nokkuð” að nema staðar á rauðu umferðarljósi við gatnamót sem liggja norður yfir Skólalbrú. Um gatnamótin er mikil umferð gangandi vegfarenda sem á leið yfir götuna. Að þessu leyti er mjög mikilvægt að skilgreiningar á sérreinum fyrir umrædda hópa atvinnubílstjóra verði ekki miðuð við heitið „forgangsakrein” enda kann slík hugtakanotkun að bjóða hættunni heim.


Þá liggur í hlutarins eðli að lögreglan mun eftir sem áður notast við umræddar sérreinar við störf sín telji hún þörf á vegna verkefna og þá án sérstakra ljós- eða hljóðmerkja. Er mikilvægt að áréttu notkun lögreglu, sjúkraliðs, slökkviliðs og annarra viðbúnaðaraðila að þessu leyti en talsvert er farið að bera á því að atvinnubílstjórar séu að hnyta í lögreglu fyrir að nota umræddar sérreinar. Fjöldi útkalla og aðkallandi verkefni gera það að verkum að viðbúnaðaraðilar þurfa komast fljótt og hratt yfir og liggja raunar mun þyngri rök um öryggi borgaranna fyrir notkun viðbúnaðaraðila á umræddum sérreinum heldur en gagnvart þeim hópum sem stunda frjálsan atvinnu- og samkeppnisrekstur.

Eins og frumvarpið liggur fyrir leggst embættið gegn lögfestingu þess í óbreyttri mynd.

Ekki eru efni til frekari athugasemda.

Reykjavík, 29. nóvember 2007


Hólmsteinn Gauti Sigurðsson
lögfræðingur yfirstjórnar



Alþingi
Erindi nr. P 135/455
komudagur 27.11.2007



MOSFELLSBÆR

Alþingi
v/ Samgöngunefnd
Sigrún Brynja Einarisdóttir
Kirkjustræti
150 Reykjavík

22. nóvember 2007

Umgögn um frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum.

Bæjarráð Mosfellsbæjar fagnar framkomnu frumvarpi til laga um breytingu á umferðarlögum nr. 50/1987, með síðari breytingum, hvað varðar forgangsakrein. Vísað er til greinargerðar með frumvarpinu sem bæjarráð Mosfellsbæjar tekur undir í einu og öllu.

Virðingarfyllt
Bæjarráð Mosfellsbæjar,



Stefan B. Jónsson
BÆJARRITARI
MOSFELLSBÆJAR



Borgarstjórnin í Reykjavík

Alþingi
Erindi nr. P 135/653
komudagur. 3.12.2007

Reykjavík, 29. nóvember 2007
R07110074
175

Alþingi - samgöngunefnd
Sigrún Brynja Einarsdóttir

150 REYKJAVÍK

Frumvarp til umferðarlaga, forgangsakreinar strætisvagna

Á fundi borgarráðs í dag var lögð fram umsögn borgarlögmanns frá 15. þ.m., um frumvarp til umferðarlaga, forgangsakreinar strætisvagna.

Borgarráð samþykkti umsögnina, sem fylgir í ljósriti.

Gunnar Eydal
e.u.



Reykjavík, 15. nóvember
2007
R07110074
175
/ás

Borgarráð

***Umsögn Reykjavíkurborgar um frumvarp til umferðarlaga 27. mál -
Forgangsakreinar strætisvagna.***

Borist hefur frá samgöngunefnd Alþingis frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum nr. 50/1987, með síðari breytingum - um forgangsakreinar strætisvagna.

Breytingatillagan er svohljóðandi: "Almenn umferð ökutækja um forgangsakreinar strætisvagna og leigubifreiða er óheimil." Í greinargerð kemur fram að frumvarp þetta sé liður í því að efla almenningssamgöngur og að fleiri forgangsakreinar í umferðinni séu leið til að gera almenningssamgöngur raunhæfan valkost í fyllingu tímans.

Til að bæta almenningssamgöngur í borginni er brýnt að greiða fyrir forgangi strætisvagna og ef honum verður ekki komið á með öðrum hætti en með lagasetningu er stuðningur borgaryfirvalda við frumvarpið í fullu samræmi við stefnu og yfirlýsingar borgaryfirvalda fram til þessa.

Kristbjörg Stephensen, hdl.

RÍKISSAKSÓKNARI

Alþingi
Erindi nr. Þ 135/802
komudagur 5.12.2007

KS/kb
Tilv.: 200711-1390
670

Reykjavík 4. desember 2007

Borist hefur til umsagnar frá samgöngunefnd Alþingis frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum nr. 50/1987, 27. mál, forgangsakreinar strætisvagna.

Af hálfu ríkissaksóknara er tekið undir þær breytingar sem lagðar eru til í frumvarpinu.


saksóknari

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Póstfang:
Hverfisgata 6
150 Reykjavík

Sími:
530-1600
Netfang: rsak@tmd.is

Bréfsími:
530-1606

Kennitala:
530175-0229

Alþingi
Erindi nr. Þ 135/861
komudagur: 7.12.2007



Samgöngunefnd Alþingis
Alþingishúsinu v/Austurvöll
150 Reykjavík

SAMGÖNGURÁÐUNEYTIÐ

Hafnarhúsinu við Tryggvagötu 150 Reykjavík
kennitala: 550269-1639
sími: 545 8200 bréfasími: 562 1702
postur@sam.stjr.is
www.samgonguraduneyti.is

Reykjavík 3. desember 2007
Tilv.: SAM07110023/601

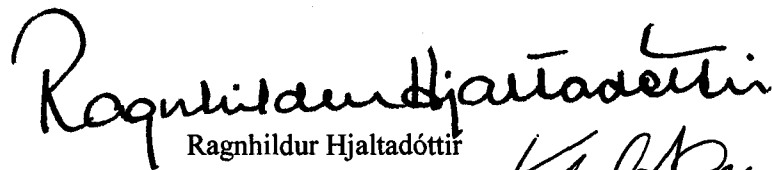
Efni: Umsögn um frumvarp til laga um breytingar á 2. og 2. mgr. 13. gr. umferðarlaga nr. 50/1987.

Samgönguráðuneytið hefur mótttekið bréf samgöngunefndar Alþingis dags. 14. nóvember 2007 með beiðni um ofangreinda umsögn.

Eins og kunnugt er stendur nú fyrir dyrum heildarendurskoðun umferðarlaga og mun sú vinna hefjast um miðjan janúar 2008. Ljóst er breyta þarf 2. gr. umferðarlaga gagngert og endurskilgreina fjölmörg atriði sem þar koma fram. Að mati samgönguráðuneytisins er vert að bíða með breytingar á skilgreiningum í lögnum þar til málið hefur verið skoðað í heild sinni. Hins vegar kæmi til greina að orða nýjan málslið við 2. mgr. 13. gr. umfl. svo: *Almenn umferð ökutækja er bönnuð um akrein sem sérstaklega er ætluð strætisvögnum og leigubifreiðum og er merkt sem slík.* Í þessu sambandi skal jafnframt bent að í sumum löndum fær hjólreiðafólk að nýta akreinar sem ætlaðar eru til almenningssamgangna.

Þess skal getið að í viðauka við reglugerð um sektir og önnur viðurlög vegna brota á umferðarlögum og reglum settum samkvæmt þeim varðar það 5.000 - 15.000 króna sekt að brjóta gegn 1. og 2. mgr. 13. gr. umfl. Verði nýrri málsgrein bætt við mun ráðuneytið beina því til ríkissaksóknara að gerðar verði tillögur um sektir vegna brota á þeirri málsgrein og reglugerðinni síðan breytt í kjölfarið.

Fyrir hönd ráðherra


Ragnhildur Hjaltadóttir



Karl Alvarsson

Alþingi
Erindi nr. P 135/1668
komudagur 5. 3. 2008

Samtök
ferðaþjónustunnar



Samgöngunefnd Alþingis
Steinunn Valdís Óskarsdóttir formaður
Nefndarsviði Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík 03. mars 2008

**Efni: Þingsályktunartillaga um breytingu á umferðarlögum, nr. 50/1987.
Frumvarp til laga. Þingskjal 27-27.mál.**

Samtök ferðaþjónustunnar, SAF, fengu ekki ofangreinda tillögu til umsagnar og harna það mjög. Umsagnar var óskað eftir frá 16 aðilum en engum frá Samtökum atvinnulífsins né félagsmanna þeirra. Tilviljun ein réði því að þingsályktunartillagan barst til eyrna samtakanna fyrir helgi frá félagsmanni. Samtök ferðaþjónustunnar freista þess nú að koma með umsögn, þó svo að frestur til umsagnar sé löngu liðinn.

Í greinargerð er talað um að tillagan sé liður í því að efla almenningsamgöngur. Engu að síður er hópþjónusta hvergi getið. Samtök ferðaþjónustunnar vilja leggja á það áherslu að inn í textann fari jafnan orðið hópþjónusta þegar strætisvagnar og leigubílar eru nefndir. Með því er tryggt að hópþjónusta njóti sama forgangs og strætisvagnar enda flytja báðir aðilar fjölda farþega í einu og minnka þar af leiðandi álagið á vegunum sem væri klárlega mun meira ef þeirra nyti ekki við. Með því að gefa þessum aðilum forgangsakstur í umferðinni væri klárlega meiri hvati fyrir fólk að ferðast með strætisvögnum og hópþjónustu.

Virðingarfyllst
f.h. Samtaka ferðaþjónustunnar
Eydis Aðalbjörnsdóttir
Eydis Aðalbjörnsdóttir
Verkefnastjóri SAF.

Alþingi
Erindi nr. P 135/551
komudagur 29.11.2007



Samgöngunefnd alþingis
Alþingi
150 Reykjavík

Efni; erindi samgöngunefndar dags. 14. nóv. sl., ósk um umsögn.

Á undangengnum árum hefur víða, t.d. í löndum norður-Evrópu farið fram umræða og gerðar endurbætur til eflingar almenningsamgöngum.

Forgangur almenningsvagna í umferð er þar alls staðar álitinn mikilvægur þáttur. Á höfuðborgarsvæðinu hafa verið gerðar slíkar akreinar, þó í litlum mæli sé, enn sem komið er. Viðamesta tilraunin er við Miklubraut á leið norður frá Kringlusvæði að Lönguhlíð. Niðurstaða er að þetta flýtir för vagna svo um munar og er í meginatriðum virt af öðrum ökumönnum, þó á því séu vissulega undantekningar.

Sú breyting á umferðarlögum, sem hér er sett fram miðar að því að tryggja tilvist þessa úrræðis og gefur tilefni til að þessum forgangsakreinum verði fjölgað. Hér er umferðareftirliti gefið nauðsynleg heimild til að beita aðhaldsaðgerðum til að tryggja að tilætlaður árangur náist.

Því er þessum viðauka í lögnum fagnað af Strætó bs.

Rvk. 28. nóvember 2007.

F.h. Strætó bs.

Hörður Gíslason
Aðstoðarframkvæmdastjóri.

Hörður Gíslason

Alþingi
Erindi nr. P 135/445
komudagur 26.11.2007



Sveitarfélagið
ÁLFTANES

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10

150 Reykjavík

Álftanesi, 21. nóvember 2007
0711072 BSP

Efni: Umsögn um frumvarp til umferðarlaga, 27. mál.

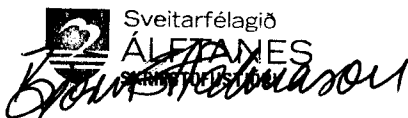
Á fundi bæjarráðs Álftaness hinn 20. nóvember 2007 var til umfjöllunar erindi yðar, dags. 14. nóvember 2007 varðandi umsögn um frumvarp til umferðarlaga, 27. mál.

Svohljóðandi samþykkt var gerð:

Bæjarráð telur mikilvægt, til að efla almenningssamgöngur, að tryggja almenningsvögnum forgang í vaxandi borgarumferð. Lagabreytingar sem stuðla að þessari þróun eru mikilvægar.

Þetta tilkynnist yður hér með.

Virðingarfyllst,


Sveitarfélagið
ÁLFTANES

Björn Steinar Pálmason
skrifstofustjóri

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

nefndasvid@althingis.is

28. nóvember 2007
071110055

**Umsögn um frumvarp til laga um breytingu
á umferðarlögum nr. 50/1987, 27. mál.**

Jafnframt því að visa til bréfs samgöngunefndar Alþingis, dagsetts 23. nóvember 2007, þar sem óskað er umsagnar um frumvarp til breytinga á umferðarlögum, 27. mál, skal eftirfarandi tekið fram.

Orðið „forgangur” er í umferðarlögunum notað um það hvenær einn skal víkja fyrir öðrum í umferðinni þegar aksturslínur ökutækja skerast, sjá m.a. 25. gr.

Í 8. gr. umferðarlaga er það neyðarakstur þegar aðrir vegfarendur skulu víkja úr vegi ökutækis, sem ætlað er til neyðaraksturs og gefur sérstök ljós- og hljóðmerki. Ökutækið nýtur forgangs.

Í 1. gr. frv. er orðið notað um sérstaka rein fyrir strætisvagn og leigubifreið. Spurning hvort notkun á orðinu „forgangur” í umferðarlögunum með mismunandi merkingu er æskileg, hvort hún gerir reglurnar óskýrari.

Orðið „strætisvagn” er ekki notað í umferðarlögunum en hins vegar orðið „hópifreið”, sbr. skilgreiningu í 2. gr. laganna og í 1. gr. reglugerðar um gerð og búnað ökutækja nr. 822/2004. Orðið „leigubifreið” er notað í 28. gr. umferðarlaga og skilgreint í lið 07.202 í reglugerð nr. 822/2004.

E.t.v. mætti sleppa sérstakri skilgreiningu en orða nýjan málslíð við 2. mgr. 13. svo:

Almenn umferð ökutækja er bönnuð um akrein sem sérstaklega er ætluð strætisvögnum og leigubifreiðum og er merkt sem slík.

Með vísun til 1. mgr. 18. gr., i-liðar 1. mgr. 28. gr. og i-liðar 2. mgr. 36. gr. umferðarlaga vaknar sú spurning hvort betur eigi við að nýr málslíður við 2. mgr. 13. taki til hópifreiðar og leigubifreiðar.

Virðingarfyllst,



William Thomas Möller