

Núllsýn bifhjólafólks



Maí 2013

Verkefni þetta er samstarfsverkefni Bifhjólasamtaka Lýðveldisins, Snigla og Vegagerðarinnar. Verkefnið er styrkt af Rannsóknarsjóði Vegagerðarinnar. Forsvarsmenn verkefnisins eru: Gunnar Gunnarsson f.h. Bifhjólasamtaka Lýðveldisins, Snigla og Daníel Árnason, f.h. Vegagerðarinnar.

Efnisyfirlit

1. INNGANGUR	4
1.1 Hvað er núllsýn?	4
1.2 Hvernig rúmast bifhjól innan núllsýnar?	5
1.3 Að lágmarka hættu á slysum	5
1.4 Sameiginleg ábyrgð fyrir betra umferðaröryggi	5
2. Ábyrgð bifhjólafólks	6
2.1 Að lágmarka hættu á meiðslum við óhapp	6
2.2 Hlífðarbúnaður	6
2.3 Sýnileiki	7
2.4 Bifhjólið	7
2.5 Notkun bifhjóla í eigu annarra	7
2.6 Komið í veg fyrir slys	8
2.7 Börn sem farþegar á bifhjólum	8
2.8 Hraði	8
2.9 Áhætta og árvekni	9
2.10 Áfengi og vímuefni	9
3. Þjálfun	10
3.1 Grunnþjálfun	10
3.2 Framhaldsnámskeið	10
4. Umferðin	12
4.1 Frá sjónarhorni bifhjólamannsins	12
4.2 Athygli bílstjóra	12
4.3 Samnýting akreina fyrir strætisvagna	13
5. Vegakerfið	14
5.1 Útafakstur	14
5.2 Yfirborð vegar, viðnám og skrikhætta	14
5.3 Vegir og vegbúnaður	15
5.4 Vegrið	15
6. Öruggari bifhjól	16
6.1 Tæknileg vandamál	16
7. Niðurstöður	17
8. Úttekt á Þingvallavegi milli Biskupstungnabrautar og Vesturlandsvegar	18
Viðauki 1. Úttekt á Þingvallahringnum frá Selfossi að Mosfellsbæ	20
Viðauki 2. Myndir frá úttekt á Þingvallahringnum frá Selfossi að Mosfellsbæ	22

1 INNGANGUR

Fyrir nokkrum árum var innleidd ný stefna í umferðarmenningu Íslendinga og hefur stefnan verið nefnd því lýsandi nafni „núllsýn“ (e. Vision Zero Initiative). Markmið stefnunnar er að leitast við með markvissum hætti að fækka slysum í umferðinni niður í núll (0).

Tilgangur þessa skjals er að kynna núllsýn út frá sjónarhóli bifhjólafélks og með hvaða hætti sé raunhæfast að vinna að því markmiði að útrýma bifhjólaslysum. Skjal þetta er „lifandi skjal“ og verður uppfært jafnóðum eftir framvindu verkefnisins.



Bifhjólasamtök lýðveldisins, Sniglar, voru stofnuð 1. apríl 1984 eða fyrir tæpum 30 árum. Fljótlega eftir stofnun samtakanna þótti ljóst að brýn þörf var á hagsmunasamtökum sem beittu sér fyrir umferðaröryggi og öðrum hagsmunum bifhjólafélks, samtökum sem beina myndu kröftum sínum út á við með raunhæf markmið til framtíðar að leiðarljósi. Þau mál sem brýnast þótti að taka á þarna strax í byrjun voru til dæmis notkun hjálma, öryggisfatnaðar og öryggisbúnaðar hjóla, svo sem ljósa og stefnuljósa, svo eitthvað sé nefnt.

Því mætti segja að Bifhjólasamtök lýðveldisins, Sniglarnir (hér eftir skammstafað BLS), hafi unnið markvisst að „núllsýn“ bifhjólamanna allt frá stofnun samtakanna, þó að stefna núllsýnar hafi ekki verið mótuð með formlegum hætti á þeim tíma

1.1 Hvað er núllsýn?

Núllsýn er stefna sem hefur það að markmiði að útrýma alvarlegum slysum í umferðinni. Núllsýn er því hugsuð sem viðhorf eða gildi sem allir þeir sem koma að umferð og umferðarmenningu þurfa að tileinka sér. Á það jafnt við um þá sem aka á vegum úti, þá sem koma að skipulagningu og lagningu vega og gerð annarra umferðarmannvirkja og hverja þá aðra sem hafa aðkomu að umferðinni með einum eða öðrum hætti.

Núllsýn, (e: Vision Zero Initiative), áratugur aðgerða (e. Decade of Action) og aðrar áætlanir sem hrundið hefur verið af stað á Íslandi eru góður grunnur að því að auka öryggi vegfarenda. Slíkar áætlanir eiga það sameiginlegt að með þeim er leitast við að höfða til viðhorfa ökumanna til umferðarinnar og til annarra vegfarenda. Til þess að viðhorfsbreyting skili sér út í umferðarmenninguna þarf hún að ná til allra þeirra einstaklinga sem að málinu koma: ökumannsins, vegfarandans, veghaldarans, ráðuneytisins,

sveitarfélaganna og hverra þeirra sem koma að umferðarmálum með beinum eða óbeinum hætti. Viðhorf allra þarf að vera í samræmi við þá framtíðarsýn og þær væntingar sem við gerum til umferðarmenningar á Íslandi.

„Núllsýn“ byggist á þremur grundvallar hugsjónum:

1. Þó að markmiðið sé að útrýma alvarlegum slysum eru það fyrst og fremst afleiðingar slysa sem horft er til. Mörg slys má rekja til mistaka eða reynsluleysis og leitast þarf við að koma í veg fyrir að augnabliksgáleysi leiði til alvarlegra áverka eða dauða.
2. Mannlíkaminn þolir ákveðið utanaðkomandi álag. Þessi þolmörk þarf að hafa til hliðsjónar í allri hönnun og útfærslu samgöngukerfisins. Við lagningu vega og gerð annarra umferðarmannvirkja þarf útfærslan að miða að því að líkamlegur skaði verði sem minnstur ef slys eða óhapp verður.
3. Hönnuðir og smíðir samgöngukerfa þurfa að axla ábyrgð gagnvart umferðaröryggi og stuðla að því í hvívetna. Notendur samgöngukerfa gera kröfu um að þessum markmiðum sé framfylgt en um leið er sú krafa gerð til notenda að fylgja þeim reglum sem kerfin lúta og virða þau takmörk sem þeim eru sett fremur en að storka þeim. Umferðaröryggi er samábyrgð allra en ekki einkamál ökumanna eða þeirra sem sjá um lagningu veganna.

1.2 Hvernig rúmast bifhjól innan núllsýnar?

Þegar núllsýn var fyrst kynnt til sögunnar í Svíþjóð árið 1997 var mikið rætt um það hvort raunhæft væri að ætla að bifhjól og bifhjólafólk rúmaðist innan stefnunnar. Á Íslandi í dag er flestum ljóst að bifhjól eru stór hluti af samgöngumáta landsmanna og óhjákvæmilegt að gert sé ráð fyrir þeim í hverjum þeim áætlunum og ákvörðunum sem að umferðarmálum lúta. Fram að þessu hefur þó lítið tillit verið tekið til öryggis bifhjólafólks við hönnun og gerð vega og umferðarmannvirkja hér á landi. Áherslan á að minnka það högg sem verður til við árekstur og leitast þannig við að lágmarka slys á fólki hefur því miður ekki verið útfærð í samræmi við það hvernig bifhjólafólk þarf að hugsa og hegða sér í umferðinni. En nú er von til þess að þetta breytist. Aðkoma Snigla að núllsýnarverkefninu sem opnar möguleika á að koma þörfum og hagsmunum bifhjólafólks að, með það að markmiði að útrýma alvarlegum slysum og dauðsföllum í umferðinni.

1.3 Að lágmarka hættu á slysum

Þegar bifhjól lendar í árekstri við bifreið eru afleiðingarnar oftast óverulegar skemmdir á ytra byrði bifreiðarinnar. Þegar kemur að bifhjólinu horfir málið öðruvísi við þar sem ökumaður bifhjóls er aðeins varinn af þeim hlífðarfatnaði og öryggisbúnaði sem hann ber utan á sér. Slíkur árekstur getur því valdið ökumanni bifhjóls alvarlegum áverkum eða jafnvel dauða. Ræðst alvarleiki áverkanna einkum af krafti höggsins og því hvar og hvernig ökumaður bifhjólsins lendar við áreksturinn. Stefna sem miðar að því að draga úr afleiðingum slysa er því sérstaklega mikilvæg þeim sem ferðast á tvíhjóla farartækjum og eru lítt varðir í umferðinni.

Samkvæmt rannsóknnum þolir mannlíkaminn án hlífðarbúnaðar að hámarki það högg sem verður við allt að 30 km/klst. hraða. Það er því ljóst að þarfir bifhjólafólks eru gjörólíkar þörfum ökumanna bifreiða þegar kemur að öryggiskröfum í umferðinni. Þessi staðreynd er einmitt það sem aðkoma Snigla að núllsýnarverkefninu byggist á og hefur það að markmiði að fækka slysum og lágmarka meiðsli þegar óhapp verður.

1.4 Sameiginleg ábyrgð fyrir betra umferðaröryggi

Sniglar hafa skilgreint fjóra meginþætti sem horfa þarf til eigi núllsýn bifhjólafólks að virka sem raunhæft markmið. Nauðsynlegt er að tillit sé tekið til hvers þessara þátta fyrir sig sem og þeirra allra í heild þegar unnið er að því að auka öryggi bifhjólafólks í umferðinni. Þessir þættir eru: (1) ökumenn bifhjóla, (2) aðrir vegfarendur, (3) gatnakerfið í heild og (4) öll ökutæki, hvort sem um ræðir bifhjól, bifreiðar, reiðhjól eða önnur ökutæki.

2 Ábyrgð bifhjólafólks

Ábyrgð ökumanna gagnvart sjálfum sér og öðrum í umferðinni er óvæfengjanleg. Þegar kemur að akstri bifhjóla er ábyrgð ökumannsins ef til vill enn meiri gagnvart sjálfum sér heldur en ökumanns bifreiðar. Akstur bifhjóls lýtur öðrum lögmálum en akstur bifreiðar, hann er flóknari og ökumaðurinn þarf að hyggja að fleiru til að hámarka öryggi sitt. Við akstur bifhjóls er fjölmargt sem farið getur úrskaiðis og valdið hættu á óhappi eða slysi og þjargirnar eru færri hjá ökumanni bifhjóls sem hlekkist á heldur en hjá ökumanni bifreiðar. Það má því ljóst vera að við akstur bifhjóls er það fyrst og fremst ökumaðurinn sjálfur með því aksturslagi sem hann tileinkar sér sem getur haft mest áhrif á það að lágmarka eigin hættu á slysi og alvarlegum meiðslum. Bifhjólafólk er almennt mjög meðvitað um ábyrgð sína og þá hættu sem fylgir akstri bifhjóla.

2.1 Að lágmarka hættu á meiðslum við óhapp

Til að lágmarka hættu á meiðslum ef óhapp verður er mikilvægt að huga að öllum öryggisbúnaði áður en sest er á hjólið. Ökumaður bifhjólsins er eingöngu varinn af þeim hlífðarfatnaði og öryggisbúnaði sem hann klæðist, svo sem hjálmi og viðeigandi hlífum. Falli ökumaður af hjólinu við árekstur eða annars konar óhapp er þessi búnaður það eina sem skilur á milli hans og malbiksins.



2.2 Hlífðarbúnaður

Á Íslandi er aðeins gerð lagaleg krafa um notkun viðurkennds hjálms við akstur bifhjóls. Notkun annars hlífðarbúnaðar, svo sem hlífðarfatnaðar og öryggishlífa, er valkvæð. Þrátt fyrir það velja langflestir bifhjólamenn að klæðast viðurkenndum öryggisfatnaði, svo sem hlífðargalla, hönskum og bifhjólaskóm, við akstur bifhjólsins. Flestur hlífðarfatnaður er í dag útbúinn með sérstökum hlífum samkvæmt evrópskum öryggisstöðlum til að verja viðkvæmstu staði líkamans meiðslum við högg eða byltu. Margir bifhjólamenn nota að auki viðurkenndar bakbrynjur til að verja hrygginn og lágmarka líkur á bakmeiðslum. Flest bifhjólafólk eyðir töluverðum fjárhæðum í slíkan hlífðarbúnað til að auka öryggi sitt en hlífðarfatnaður og annar öryggisbúnaður sem áður er upp talinn er dýr vara og þar að auki tollaður sem tískuvara á Íslandi í dag.

Markmið: Góðar og aðgengilegar upplýsingar stuðla að betri þekkingu á góðum og viðurkenndum hlífðarbúnaði. Notkun slíks búnaðar og gott viðhald hans og endurnýjun þegar við á er mikilvægur þáttur í átt að því markmiði að lágmarka alvarleg slysi á ökumönnum þar sem bifhjól eiga í hlut.

2.3 Sýnileiki

Sýnileiki í umferðinni er einn af þeim þáttum sem hvað mikilvægastir eru þegar kemur að öryggi ökumanna. Ökumenn bifhjóla geta haft áhrif á það hversu vel er eftir þeim tekið með því að klæðast hlífðarfatnaði með góðu endurskini. Notkun gulra vesta við akstur bifhjóla hefur aukist verulega á síðustu misserum en einnig getur verið gott að hafa slíkt vesti til taks til að bregða sér í ef hjólið bilar svo hægt sé að auka sýnileikann á meðan maður athafnar sig í vegkantinum. Notkun aðalljósa er bundin í lög enda mikilvægt öryggisatriði en auk þess er fánlegur ýmiss konar ljósabúnaður ásamt endurskinsmerkjum til að festa á hjólið svo að aðrir vegfarendur sjái það betur í umferðinni.

2.4 Bifhjólið

Eðli málsins samkvæmt fer akstur bifhjóla að mestu leyti fram á þeim árstíma þegar aðstæður á vegum eru með besta móti. Yfir vetrartímann eru hjólin oftast höfð í geymslu og nauðsynlegu viðhaldi sinnt svo þau séu tilbúin fyrir næsta vor. Margir bifhjólaklúbbbar bjóða upp á slíka aðstöðu fyrir félagasína þar sem þeir geta í góðum félagsskap nostrað við að gera hjólið klárt fyrir komandi hjólatíð. Bifhjól lúta sömu reglum og bifreiðar þegar kemur að árlegri ástandsskoðun og er slík skoðun óháð því hvort hjólinu er ekið nokkur hundruð kílómetra á milli skoðana eða tugi þúsunda eins og algengt er með akstur bifreiða. Samanburður á milli landa í Evrópu þar sem ólíkar reglur um ástandsskoðanir gilda hefur leitt í ljós að alvarleg slys á ökumönnum bifhjóla eru síst fleiri þar sem ástandsskoðun er ekki lögbundin. Því má velta því fyrir sér hvort lög á Íslandi um svo tíðar ástandsskoðanir bifhjóla séu óþörf. Hugsanlega væri nær að fækka formlegum skoðunum í annað til þriðja hvert ár en fjölga þess í stað skyndiskoðunum á vegum úti í samvinnu við Vegagerðina, Samgöngustofu og lögreglu. Má færa rök fyrir því að í flestum tilvikum sé opinber ástandsskoðun bifhjóla eins og hún er í dag aðeins hluti kerfisbundinnar skattheimtu fremur en hagkvæm og gagnleg skoðun ökutækisins út frá sjónarmiði umferðaröryggis.

Markmið: Að eigendur bifhjóla lagfæri þegar í stað bilanir sem leitt geta til óhappa og slysa ökumanna bifhjóla.

2.5 Notkun bifhjóla í eigu annarra

Niðurstöður erlendra rannsókna á tíðni banaslysa í umferðinni hafa leitt í ljós að um 27% þeirra ökumanna sem láta lífið í bifhjólaskilysum hafa fengið hjólið að láni eða eru á stolnu hjóli. Í 17% tilvika eru engin tengsl á milli eiganda hjólsins og þess sem lendir í slysinu eða tengsl eru óþekkt. Þessar niðurstöður gefa glögglega til kynna mikilvægi þess að ökumaður þekki hjólið vel og hafi öðlast góða reynslu í akstri þess. Þá verður seint nógsamlega brýnd fyrir fólki sú hætta sem fylgir því að fá hjól að láni hjá öðrum og hefur slíkt oft reynst háskaleikur eins og dæmin sanna. Að sama skapi ætti enginn að afhenda öðrum hjólið sitt að láni nema vera þess fullviss að viðkomandi hafi þá færni sem til þarf til að aka því og sé að öllu leyti treystandi fyrir hjólinu og akstri þess.

Þjófnaður bifhjóla hefur ekki verið áberandi vandamál hér á landi en hefur þó verið að færast í aukana undanfarin misseri. Læsingar bifhjóla, svo sem stýris- og ræsilæsingar, eru góð vörn til að sporna við slíkum þjófnaði. Þörf er á að auka almenna þekkingu eigenda bifhjóla á læsingu hjóla svo sem með keðju, diskalás eða með öðrum hætti, til þess að sporna við því að hjólum sé stolið. Slík þekking er skref í áttina að því að lágmarka óhöpp og líkamstjón við akstur bifhjóla. Einnig mætti auðvelda eigendum bifhjóla að gæta hjóla sinna, til dæmis með því að koma fyrir lykkjum við gangstéttarbrúnir og bifhjólalastæði svo festa megi hjólin með lás eða keðju eins og víða má sjá erlendis. Sérstök merkt bifhjólalastæði gætu einnig hjálpað til.

Þörf er fyrir aukna áherslu sölumanna bifhjóla á að tryggja þjófvarnir hjóla. Einnig gætu þeir bent á áhættuna sem felst í því að lána öðrum bifhjólið. Auka ætti möguleika bifhjólafólks á að læsa hjólum sínum við þartilgerðar festingar á stæðum ætluðum bifhjólum.

Markmið: Að auka vitund bifhjólafólks um mögulegan þjófnað og gera eigendum bifhjóla grein fyrir áhættunni sem fylgir því að lána hjólið öreindum ökumönnum. Útbúa þarf bifhjólalastæði með þartilgerðum festingum svo auðveldara sé að læsa bifhjólinu.

2.6 Komið í veg fyrir slys

Það má til sanns vegar færa að árangursríkustu aðgerðirnar til að lágmarka hættu á slysum eiga sér stað áður en ökumaður sest á bifhjól. Með því að gera sér góða grein fyrir eigin ástandi til aksturs, ástandi bifhjólsins, veðurfari og aðstæðum og ástandi vegakerfisins er hægt að draga markvisst úr líkunum á því að lenda í óhappi. Góður undirbúningur áður en haldið er af stað út í umferðina getur því skipt sköpum.

2.7 Börn sem farþegar á bifhjólum

Mjög sjaldgæft er að börn sem farþegar slasist eða láti lífið í bifhjólaslysum. Líklega er ástæða þess einkum sú að ökumenn bifhjóla þekkja hætturarnar í umferðinni og gæta þess að tryggja öryggi barnanna í hvítvetna, bæði með viðeigandi hlífðarbúnaði og ábyrgðarfullu aksturslagi. Almennar kröfur um búnað á hjóli fyrir farþega auk viðurkennds hlífðarbúnaðar, s.s. hjálms og galla, eru fótstig og handfesta. Að þessum þáttum uppfylltum þykir ekki ástæða til að gera strangari kröfur um akstur með farþega. Ökumenn bifhjóla þekkja vel þá áhættu sem fylgir því að aka með farþega á hjólinu en mikilvægt er að brýna einnig fyrir farþegum að halda kyrru fyrir á hjólinu meðan á akstri stendur og gæta þess að trufla ekki ökumanninn með neinum hætti.



2.8 Hraði

Hraði getur skipt sköpum fyrir ökumann bifhjóls þegar bregðast þarf skyndilega við erfiðum aðstæðum, óvæntum farartálma eða krappri beygju sem krefst þess að snögglega sé bremsað eða breytt um akstursstefnu. Því meiri sem hraðinn er, þeim mun lengri er stöðvunarvegalengd bifhjólsins.

Mikilvægt er fyrir hvern ökumann að þjálfra upp viðbragðsflýti og æfa nauðhæmlun og akstur um ólíkar hindranir, til dæmis á góðu bílplani eða lokuðu æfingasvæði. Ökumaður sem býr að slíkri þjálfun er mun betur í stakk búinn til að bregðast við óvæntum aðstæðum í umferðinni og getur slík færni dregið verulega úr líkum á því að óhapp eða slys verði í slíkum aðstæðum.

Í sumum tilvikum getur hraðinn þó verið það mikill að ökumaðurinn hefur tæpast möguleika á því að bjarga sér út úr aðstæðunum. Ökumenn bifhjóla þurfa líkt og aðrir að virða það að uppgefinn hámarks-hraði á við um alla vegfarendur, hvort sem ferðast er á bifreið, bifhjóli eða öðru ökutæki, og miðast ávallt við bestu skilyrði hverju sinni. Þá er öllum mikilvægt að hafa í huga ástæður hraðatakmarkana og mögulegar afleiðingar sem hraðakstur umfram lögboðinn hámarkshraða getur haft í för með sér.

Ökukennsla og framhaldsþjálfun sem getur bætt þekkinguna á akstri bifhjóla er árangursríkasta leiðin í baráttunni fyrir bættu öryggi bifhólafélks samkvæmt niðurstöðum úr könnunum á vegum OECD.

Núverandi reglur um hámarkshraða á Íslandi eru viðunandi og ekki ástæða til að breyta þeim að svo stöddu. Lögboðinn hámarkshraði á vegum ætti að gilda fyrir öll ökutæki. Sé ökutækið ekki í stakk búnið til þess að halda almennum samgönguhraða og teji þannig aðra umferð ætti ekki að heimila akstur þess heldur beina því á sérstaka stíga eða akreinar. Hér er einkum átt við reiðhjól eða hægfara bifhjól, svo sem rafhjól og vespur. Aukin löggæsla á vegum úti er besta leiðin til að stuðla að því að bifhólafélk virði settan hámarkshraða.

Markmið: Að bifhólafélk virði reglur um hámarkshraða og dragi verulega úr hraða- og áhættuakstri þess takmarkaða hóps ökumanna sem stundar slíkan akstur, með það að markmiði að fækka alvarlegum slysum á öikumönnum í þessum áhættuhópi.

2.9 Áhætta og árvekni

Brýn þörf er á viðbótarþjálfun við hefðbundið ökunám, sérstaklega fyrir ungt bifhjólafólk sem er að stíga fyrstu skrefin í umferðinni. Einnig er mikil þörf á fræðslu um þær áhættur sem fylgja akstri bifhjóla, til dæmis með endurteknum herferðum.

Sniglar benda á að þörf sé á fræðslu um áhættu fyrir A-leyfi (ökuleyfi) með sérstaka áherslu á stærsta áhættuhópinn sem eru ungir karlkyns ökumenn.

Sniglar benda einnig á að þörf sé á sérstakri fræðsluherferð um algengustu slysin sem ökumenn bifhjóla verða fyrir. Þjóða ætti upp á endurmenntunar- eða framhaldsnámskeið sem fjallaði sérstaklega um þá hættu sem stafar af hraðakstri. Þannig mætti almennt efla áhættuvitund bifhjólafólks.

Markmið: Að bifhjólafólk á Íslandi geri sér grein fyrir helstu þáttum sem orsakað geta slys og hvernig best sé að forðast þá. Að komið verði á stuttum hnitmiðuðum endurmenntunarnámskeiðum á vegum skóla eða stofnana ásamt sérstakri áhættuakstursþjálfun fyrir alla sem taka bifhjólapróf.

2.10 Áfengi og vímuefni

Erlendar rannsóknir sýna að um 20% banaslysa ökumanna bifhjóla má rekja til áfengis- eða lyfjanothkunar ökumanns. Flestir þeirra sem látast eru á aldrinum 20–29 ára. Koma hefði mátt í veg fyrir mörg þeirra slysa sem þessar tölur ná yfir með notkun viðeigandi öryggisbúnaðar og sum mátti rekja til kæruleysis eða trassaskapar þar sem hjálmur var ekki rétt festur eða annar búnaður rangt staðsettur eða ekki til staðar. Með hertum reglum varðandi áfengis- og vímuefnanothkun eru bundnar vonir við að slysum af völdum hennar fækki. Varla þarf að orðlengja um þau áhrif sem notkun hvers kyns vímuefna getur haft á dómgreind þess sem ekur bifhjóli og hæfni viðkomandi til að stýra slíku farartæki. Víða hefur verið gert átak í þessum málum og ýmiskonar búnaður verið reyndur til þess að koma í veg fyrir akstur ökumanna undir áhrifum vímuefna. Má þar helst nefna áfengismæla sem tengdir hafa verið ræsibúnaði bifreiða og koma í veg fyrir að ökumaður geti gangsett bifreiðina mælist áfengismagn hans yfir ákveðnum mörkum. Vert er að skoða hvort ástæða sé til að koma fyrir samþærilegum búnaði í bifhjólum.

Markmið: Að útrýma banaslysum og öðrum alvarlegum slysum á ökumönnum bifhjóla sem rekja má til áfengis- eða vímuefnaneyslu.

3 Þjálfun

3.1 Grunnþjálfun

Að mati BLS er mikilvægasta skrefið í því að stuðla að öryggi bifhjólafólks að veita góða grunnþjálfun í akstri bifhjóna. Við höfum upp á að bjóða góða þjálfun hér á landi í samburði við önnur Evrópulönd en þó er ýmislegt sem mætti bæta. Sem dæmi mætti bjóða upp á bóklega grunnþjálfun með verklegum þáttum, skyldunámskeið um áhættu við akstur á bifhjólum og kynningarnámskeið fyrir aðra ökumenn sem nýst gætu vel í baráttunni fyrir bættu umferðaröryggi.

Á ráðstefnu OECD í Lillehammer í Noregi árið 2008 komu fremstu sérfræðingar heimsins í umferðaröryggi saman til að ræða um bifhjól og umferðaröryggi. Á ráðstefnunni var tekinn saman listi yfir þau 20 atriði sem mikilvægast væri að vinna að til að bæta öryggi bifhjólafólks. Efst á þeim lista var góð þjálfun við nám til bifhjólaréttinda.

Sniglar benda á að það sé ýmislegt í íslenskri bifhjólakennslu sem megi bæta svo auka megi öryggið í umferðinni. Samræmd grunnþjálfun með fræðilegri, verklegri og áhættumiðaðri þjálfun er nauðsynleg í tengslum við innleiðingu þriðju ökuréttindatilskipunarinnar.

Markmið: Grunnþjálfun í akstri bifhjóna á sanngjörnu verði sem skilar sér í ábyrgum ökumönnum sem þekkja þær áhættur sem fylgja akstri bifhjóna.



3.2 Framhaldsnámskeið

Framhaldsnámskeið eru mikilvægt skref að því markmiði að bæta öryggi ökumanna bifhjóna. Áframhaldandi þjálfun eykur almenna þekkingu og færni í akstrinum en hana má einnig laga að einstökum hópum með sérstökum áherslum. Þannig mætti bjóða upp á sérstaka þjálfun ökumanna sem hafa nýlokið grunnnámi, ökumanna ákveðinna gerða bifhjóna, svo sem sporthjóna eða hippa, hjóna sem gerð eru fyrir utanvegaakstur og svo mætti lengi telja. Frekari æfing eykur ávallt á öryggi ökumannsins og um leið annarra í umferðinni óháð gerð hjólsins eða því hvaða hópi ökumaðurinn tilheyrir.

Niðurstöður rannsóknar á banaslysum sem gerð var í Linköping í Svíþjóð sýndu að í nær öllum tilvikum þar sem ökumaður lét lífið hafði hemlum verið beitt á rangan hátt. Óhöpp þar sem bifhjól eiga í hlut verða oft í beygjum þegar ökumaður misreiknar hraðann og nær ekki að slá af eða hemla tímanlega til að hægja á hjólinu. Notkun hemla við ólíkar og óvæntar aðstæður er hægt að þjálfna með æfingum eins og rætt er um hér að framan. Vissulega getur hver og einn æft sig í notkun hemla en það sem helst

stendur í vegi fyrir markvissri þjálfun er takmarkað framboð á framhaldsnámskeiðum þar sem bifhjóla fólk fær tækifæri til þess að læra betri tækni undir leiðsögn kennara. Niðurstöður OECD-ráðstefnunnar í Lillehammer styðja það sem áður hefur verið sagt, að markviss þjálfun og æfing er mikilvægasti þátturinn í því að auka á öryggi bifhjóla fólks í umferðinni.

Á meðan hægt er að bæta grunnnámið er lítil ástæða til að skylda menn almennt á framhaldsnámskeið. Mögulega væri hægt að krefjast þess af þeim sem verða uppvísir að umferðarlagabrotum að sækja slík námskeið. Sniglar benda á að það þurfi að útbúa framhaldsnámskeið fyrir vissa hópa, t.d. ökumenn sporthjóra og þá sem eru með eldri bifhjólapróf en hafa ekki öðlast þjálfun eða týnt henni niður.

Markmið: Að boðið sé upp á námskeið sem miða að því að auka öryggi alls bifhjóla fólks og um leið annarra vegfarenda í umferðinni. Að allar upplýsingar um slík námskeið séu auðfengnar og aðgengilegar bifhjóla fólki hverju sinni. Markmiðið er að innan tíu ára hafi í það minnsta helmingur bifhjóla fólks frumkvæði að því að sækja slík námskeið, sem um leið skili sér í fækkun alvarlegra slysa og dauðsfalla.



4 Umferðin

4.1 Frá sjónarhorni bifhólamannsins

Samkvæmt tölum Umferðarstofu verður um það bil helmingur banaslysa á bifhjóllum vegna áreksturs við annað farartæki. Er þar í langflestum tilvikum um að ræða árekstur bifhjóls og bifreiðar. Þessar tölur sýna glögglega mikilvægi þess að gott og gagnkvæmt samspil og virðing sé á milli ökumanna bifhjóla og annarra vegfarenda. Þá styðja þessar tölur einnig mikilvægi þess að ökumenn bifhjóla séu vel sýnilegir í umferðinni eins og rætt var um í kafla 2 hér að framan.

Niðurstöður sænskrar rannsóknar sýndu að í mörgum þeirra slysa sem urðu við gatnamót ók ökumaður bifhjólsins langt yfir leyfilegum hámarkshraða (SRA, 2000–2003). Algengt er að slík óhöpp verði við gatnamót og er það einn þátturinn sem leggja þarf áherslu á við kennslu og þjálfun í akstri bifhjóla. Þegar kemur að framanákeyrslum þar sem árekstur verður með þeim hætti að bifhjól lendir framan á bifreið sem ekið er úr gagnstæðri átt, sýndu niðurstöður sænsku rannsóknarinnar að í flestum tilvikum var það ökumaður bifhjólsins sem ók yfir á rangan vegarhelming. Oft var ekki vitað um ástæður þess en líklegt talið að ökumaður hefði af einhverjum ástæðum misst stjórn á hjólinu með þessum afleiðingum. Með skipulögðum herferðum um umferðaröryggi og upplýsingum um hvernig hægt sé að koma í veg fyrir slys við ólíkar aðstæður má ná til þorra bifhólafólks sem og annarra ökumanna. Á umræddri ráðstefnu OECD í Lillehammer voru slíkar herferðir nefndar sem sjöundi mikilvægasti þátturinn í því að auka öryggi bifhólafólks í umferðinni.

Bifhólafólk getur bætt samspil sitt við aðra vegfarendur með þjálfun gegn áhættum, upplýsingum og markvissum umferðaráttökum.

Markmið: Að fækka árekstrum bifhjóla við önnur farartæki með aukinni þekkingu og þjálfun ökumanna.



4.2 Athygli bílstjóra

Mörg slys og dauðsföll ökumanna bifhjóla sem lenda í árekstri við bifreið má rekja beint til þess að ökumaður bifreiðarinnar var ekki með hugann nægilega við aksturinn. Ökumenn bifreiða þurfa ávallt að hafa það í huga að bifhjól eru ekki eins áberandi í umferðinni og bifreiðar og nauðsynlegt er að vera á varðbergi gagnvart því að bifhjól geti birst skyndilega og án fyrirvara. Augljós ætti að vera nauðsyn þess að brýna fyrir nýjum ökumönnum bifreiða þá helstu þætti sem hafa ber í huga varðandi umferð bifhjóla og þær hættur sem helst geta myndast við samspil bifhjóla og bifreiða í umferðinni. Sem dæmi má nefna akstur um gatnamót, framúrakstur, notkun spegla og stefnuljósá þegar skipt er um akrein svo fátt eitt sé nefnt. Æskilegt væri að öll ökukennsla fæli í sér akstur í bifhólakermi til að gefa nemandanum hugmynd um hvernig það er að aka bifhjóli í umferðinni.

Árlegar herferðir á vorin þar sem minnt er á að bifhjólin séu að koma aftur út í umferðina eru notaðar í mörgum löndum til að auka árvekni ökumanna bifreiða og á það einnig við á Íslandi. Á OECD-ráðstefnunni voru almenn fræðsla til aukinnar vitundar og viðurkenningar ökumanna gagnvart bifhjólafólki annars vegar, og herferðir sem stuðla að því að skerpa á athygli ökumanna hins vegar, dregnir fram sem tveir af tíu mikilvægustu þáttunum til að fækka árekstrum bifhjóla við bifreiðar.

Aukin meðvitund og viðurkenning ökumanna á bifhjólum sem hluta af farartækjum í umferðinni ætti að vera áhersluþáttur í öllu ökunámi.

Auglýsingaherferðir sem beint er til ökumanna bifreiða í þeim tilgangi að auka árvekni þeirra gagnvart bifhjólum í umferðinni ættu að vera árlegar viðburður á hverju vori.

Markmið: Að bæta athygli ökumanna gagnvart hættum í umferðinni með aukinni fræðslu í grunnþjálfun ökukennslu og með markvissum herferðum með það að markmiði að fækka alvarlegum slysum og dauðsföllum bifhjólafólks.

4.3 Samnýting akreina fyrir strætisvagna

Í sumum borgum erlendis er bifhjólamönnum heimilt að aka á akreinum sem sérmerktar eru strætisvögnum. Í Stokkhólmi var um að ræða tilraunaverkefni sem þótti takast svo vel til að ákveðið var að lögfasta heimildina til slíks aksturs. Þótti þessi breyting bæta umferðaröryggi og afleiðingin var sú að slysum fækkaði. Sænsku bifhjólasamtökin SMC hafa nú sótt um leyfi til að yfirfæra þessar breytingar yfir á allar strætisvagnaleiðir í Stokkhólmi en hingað til hefur slíkur akstur aðeins verið leyfður í miðborginni. Ein af ástæðum þess að þetta verkefni hefur gengið svo vel sem raun ber vitni er sú staðreynd að bifhjól eru löngu orðin viðurkenndur hluti af umferðinni á þessum stöðum.

Að undanfögnu hefur mikil vinna verið lögð í það að bæta almenningsamgöngur, ekki síst með það að markmiði að minnka bílaumferð og gera borgir og bæi vænlegri fyrir vistvænar samgöngur, svo sem reiðhjól og gangandi umferð. Því miður hefur lítið farið fyrir umræðu um bifhjól í því sambandi þrátt fyrir að fullljóst megi vera að útblástursmengun bifhjóla er yfirleitt mun minni en bifreiða. Bifhjól nota u.þ.b. 15% af rýmisþörf bíla í bílastæði og með þeim má samnýta akreinar bíla og strætisvagna án viðbótarkostnaðar, ólíkt því sem segja má um hjólandi eða gangandi umferð. Víða er markvisst unnið að því að skilja að umferð gangandi og hjólandi vegfarenda en í þeim áætlunum er ekki gert ráð fyrir bifhjólum. Þess í stað er unnið að því að greiða fyrir umferð bifhjóla með því að heimila ökumönnum þeirra að samnýta akreinar sem ætlaðar eru öðrum, samanber akreinar strætisvagna eins og minnst var á hér að framan. Slík tilhögun greiðir fyrir umferð og minnkar um leið slyshættu. Bifhjól eru yfirleitt lipur farartæki og ökumenn þeirra eiga auðvelt með að nýta sér þá kosti sem samnýting slíkra akreina býður upp á. Í Reykjavík má finna sérstakar akreinar fyrir strætisvagna sem fylgja áætlun með 15–30 mínútna millibili en þess á milli standa akreinar auðar og ónotaðar og engum til gagns. Þessar akreinar gætu vel nýst bifhjólamönnum, greitt götu þeirra og um leið annarra ökumanna og minnkað álag umferðar á helstu stofnæðum borgarinnar.

Leyfa ætti umferð bifhjóla á akreinum sem ætlaðar eru strætisvögnum með breytingu á reglugerðum. Slíkar akreinar væru þá ætlaðar strætisvögnum, leigubílum og bifhjólum.

Markmið: Að bæta samspil á milli ólíkra hópa vegfarenda og leyfa akstur bifhjóla á akreinum sem ætlaðar eru strætisvögnum til að létta á umferðinni og auka um leið öryggi ökumanna bifhjóla.

5 Vegakerfið

Í nýútkominni skýrslu BLS og Vegagerðarinnar sem nefnist „Bifhjól, vegbúnaður og umferðaröryggi“ er farið ítarlega í þau öryggisatriði sem snúa að akstri bifhjóla með tilliti til vega, umhverfis og aðsteðjandi hættu sem skapast getur í umferðinni. Ekki verður farið ítarlega í efni skýrslunnar hér en þó ber að nefna helstu áhættu- og öryggisþætti sem hafa ber í huga:

5.1 Útafakstur

Ein algengasta orsök slysa í umferðinni er útafakstur. Þegar útafakstur verður, veltur það fyrst og fremst á því sem við tekur þegar veginum sleppir, hvort slys verður. Með öðrum orðum, hindranir í náttúrunni eða gerðar af mannavöldum, svo sem tré, grindverk, skurðir, skilti eða annað, geta haft úrslitakosti um það hvort slys hlýst af útafakstrinum. Bifhjólamenn leggja ríka áherslu á það að vegsvæði og öryggisvæði vega séu laus við allar óþarfa hindranir sem valdið geta slysum, lendi ökutæki utan vega. Komið hefur verið til móts við þessar kröfur á ýmsan hátt og ber þar helst að nefna sérstaka gerð vegstíka sem Vegagerðin hefur verið með í notkun um ára bil og hannaðar eru með það að markmiði að valda sem minnstum skaða lendi ökutæki á þeim. Þessar vegstíkur eru líklega þær hættuminnstu sem völ er á fyrir öikumenn bifhjóla. En betur má ef duga skal. Víða við vegi landsins má sjá umferðarmerki, púða undir umferðarmerkjastæður, tengingar vega, vegrið og vegriðsenda sem veruleg hætta getur stafað af fyrir öikumenn bifhjóla. Mikilvægt er að verklagsreglum og viðurkenndum öryggisstöðlum sé fylgt við hönnun og frágang vega og ávallt haft í huga að það sem eykur öryggi öikumanns bifreiðar getur í sumum tilvikum valdið aukinni hættu fyrir öikumann bifhjóls ef ekki er rétt að málum staðið.



5.2 Yfirborð vega, viðnám og skrikhætta

Við akstur á bifhjóli skiptir vegyfirborð og viðnám þess höfuðmáli. Bifhjól lúta þeim lögmálum sem tvíhjóla farartæki að halda ekki jafnvægi í kyrrstöðu ólíkt því sem á við um bifreiðar. Þetta þýðir meðal annars að ógerlegt er að aka bifhjóli með öruggum hætti þar sem vegyfirborð er hált eða hætta á skriki. Ökumaður bifhjóls getur auðveldlega misst stjórn á ökutæki sínu þegar veggrip minnkar skyndilega, til dæmis í beygju eða við gatnamót, jafnvel þegar ekið er á litlum hraða. Þetta sést best á því að yfir vetrartímann þegar hálka er og snjór sjást bifhjól yfirleitt ekki á ferðinni. En fleira getur orsakað hálku og skrikhættu en frost og vetrarfærð. Hefðbundnar yfirborðsmerkingar geta við ákveðnar aðstæður orðið hálkar og skapað hættu fyrir öikumenn bifhjóla. Má þar nefna gangbrautarmerkingar, örvamerkingar akreina og línur sem aðgreina akreinar en slíkar merkingar geta orðið mjög hálkar, t.d. í bleytu. Lausamöl á akbraut, við gatnamót, á vegköntum og í hringtorgum getur einnig verið mjög varasöm og hefur oft valdið slysum. Einnig er algengt að sandur eða önnur jarðvegsefni sáldrist á vegi þar sem flutningabílar fara um með slíkan farm. Þá eru blæðingar á slitlagi vega algengt vandamál þegar heitt er í veðri en með aukinni notkun umhverfisvænna þynningarefna í malbiksgerð hefur sú hætta aukist. Mikilvægt er að tryggja að góðar og áberandi merkingar séu settar upp tímanlega þar sem slík hætta skapast.

5.3 Vegir og vegbúnaður

Ýmis vegbúnaður sem ekki hefur teljandi hættu í för með sér við árekstur bifreiðar á litlum hraða getur reynst lífshættulegur fyrir ökumann bifhjóls sem á honum lendir. Má þar nefna búnað eins og ljósastaura, skilti og fleira. Ljósastaurar sem ætlað er að gefa eftir þegar bifreið rekst á þá geta veitt falskt öryggi enda eru þeir ekki hannaðir með öryggi bifhjólafólks í huga. Á þeim stöðum þar sem aukin hættu er á því að bifhjól rekist á búnað við veginn er nauðsynlegt að koma fyrir sérstökum vörnum, til dæmis með því að setja höggþolið eftirgefanlegt plaströr utan um staura. Slíkur búnaður hefur verið prófaður í Noregi og fengið mjög jákvæða umsögn bifhjólafólks.

Staðsetning vegbúnaðar á borð við ljósastaura og skilti er iðulega valin út frá virkni hans og sýnileika fyrir ökumenn bifreiða. Mikilvægt er að velja staðsetningu vel með öryggi allra vegfarenda, þar með talið bifhjólafólks, í huga. Þá má einnig nefna að skynjarar sem jafnan stýra ljósum við gatnamót eru hannaðir með bifreiðar í huga og nema oft ekki bifhjól sem staðnæmast við þá.

5.4 Vegrið

Vegriðum er ætlað að koma í veg fyrir að bifreið sem fer út af akrein lendi á móti umferð úr gagnstæðri átt eða utan vegar þar sem umhverfi skapar hættu fyrir ökumann og farþega. Við hönnun og uppsetningu vegriða hefur viljað brenna við að ekkert tillit sé tekið til ökumanna bifhjóla. Í stað þess að auka öryggi bifhjólafólks eru flestar gerðir vegriða hreint og beint lífshættulegar fyrir ökumenn bifhjóla sem á þeim lenda. Hið sama á við um eftirgefanlega vegriðsenda og höggþúða. Á sumum eldri gerðum vegriða er framvísandi plata eða sporður með beittum köntum sem ætlað er að taka af högg og stöðva bifreið sem á henni lendir. Slíkur „höggdeyfir“ getur valdið lífshættulegum áverkum á ökumanni bifhjóls.

Vegrið sem staðsett eru mjög nálægt akbraut geta verið hættuleg bifhjólafólki, ökumönnum bifreiða, reiðhjólafólki sem og gangandi vegfarendum. Slík staðsetning vegriða getur komið í veg fyrir að ökumaður náí að forða sér snögglega frá aðvífandi hættu, sé þess þörf.

Þar sem vegrið eru er alltaf hættu á að ökumaður bifhjóls sem fellur af hjóli sínu renni eftir slitlaginu og lendi á vegriðsstólpa. Vegriðsstólpar úr stáli hafa stundum hvassar brúnir sem geta valdið bifhjólafólki alvarlegum áverkum. Aðrir þættir í hönnun vegriða, svo sem gerð og lögun vegriðsbíta ásamt slæmum frágangi þeirra, geta einnig skapað aukna hættu fyrir bifhjólafólk.

Steyptir akreinasteinar með sléttum flötum geta stöðvað ökumann bifhjóls við fall. Sé árekstur við slíka steina undir þröngu ákeyrsluhorni eru minni líkur á að viðkomandi slasist alvarlega en ef hann lendir á vegriði með stólpum. Mikilvægt er að skoða vel hvaða lausnir eru í boði þar sem setja á upp vegrið eða aðrar sambærilegar varnir og hafa ávallt öryggi allra vegfarenda að leiðarljósi.

6 Öruggari bifhjól

6.1 Tæknileg vandamál

Rannsóknir sýna að alvarleg bifhjólslýs vegna tæknilegra þátta eru fátíð. Bifhjól eru þess eðlis að mun erfiðara er að hanna þau þannig að öryggi ökumanns við óhapp sé hámarkað líkt og leitast er við í hönnun bifreiða. Öryggi ökumanns bifhjóls veltur fyrst og fremst á hans eigin ábyrgð og aksturshegðun. Lendi bifhjól í óhappi veltur eigið öryggi ökumannsins á þeim öryggisbúnaði sem hann notar, svo sem hjálmi, hlífðarfatnaði og skóm. Síðustu árin hefur tæknibúnaður hjóla þróast að vissu marki, t.d. með tilkomu ABS- og CBS-hemlakerfa. ABS/CBS-útbúnaður á hemlakerfi bifhjóls er hlutfallslega dýr miðað við heildarverð hjólsins og því sjaldan í boði á ódýrari gerðum bifhjóla, svo sem skellinöðrum eða afllitlum vespum.



Oft eru nýir hjólbarðar húðaðir með silíkonvörn í þeim tilgangi að gera þau söluvænlegri í útliti en einnig verndar silíkonhúðin gúmmíð fyrir öldrunaráhrifum, til dæmis af völdum sólarljóss. Gallinn við slíka silíkonhúð er sá að við ákveðnar aðstæður í akstri getur húðin verið hál, einkum þar sem vegyfirborð er blautt eða mjög slétt. Mikilvægt er að hafa þetta í huga við akstur bifhjóls á nýjum dekkjum fyrstu hundruð kílómetrana sem tekur silíkonið að eyðast af.

Mótorgrindur eða veltigrindur koma í veg fyrir að bifhjólið leggist alveg á hliðina við fall og geta varnað því að fótur ökumanns klemmist á milli hjóls og vegar þegar óhapp verður. Slíkar grindur draga því bæði úr slyshættu ökumanns og hættu á skemmdum á hjólinu sjálfu.

Ýmis annar tæknibúnaður getur komið að gagni til að auka öryggi bifhjólafólks. Er þar helst um að ræða ljósabúnað sem ætlað er að auka sýnileika bifhjólsins í umferðinni. Samtökin FEMA (Federation of European Motorcyclists' Associations sem BLS eru meðlimur að) hafa síðan í mars 2008 tekið þátt í verkefninu SAFERIDER sem ætlað er að kanna möguleikann á því að þróa viðvörunarbúnað fyrir bifhjól sem varar við yfirvofandi hættu á árekstri en slíkur búnaður er orðinn algengur í bifreiðum sem framleiddar eru í dag.

Sniglar telja að ABS-hemlakerfi sé mjög til bóta á bifhjólum en um leið nauðsynlegt að hægt sé að slökkva á því á skjótan hátt.

Þjóða ætti öllum kaupendum bifhjóla mótorgrindur eða veltigrindur þegar gengið er frá kaupunum. Slíkar grindur ættu að flokkast sem öryggisbúnaður.

Sniglar telja að með nýrri tækni séu auknir möguleikar á því að gera bifhjól öruggari, en tæknin megi þó aldrei koma í veg fyrir að ökumaðurinn hafa fulla stjórn á ökutækini.

Niðurstöður

7

Í dag eru rúmlega 10.000 bifhjól skráð hjá Umferðarstofu. Fjöldi bifhjóla hefur fjórfaldast á síðustu 10 árum og gefur sú þróun sérstakt tilefni til átaks svo efla megi öryggi bifhjólafólks í umferðinni. Einnig hefur fjöldi vespa og léttra rafmagnshjóla stóraukist síðustu fjögur árin og er það einkum yngra fólk sem velur sér þann fararmáta. Leiða má líkur að því að hluti þess fólks verði innan fárra ára farið að ferðast um á stærri bifhjólum. Því er mikilvægt að átak um aukið öryggi bifhjólafólks nái einnig til þeirra sem aka um á léttari hjólum svo öikumenn þeirra tileinki sér frá byrjun ábyrgan akstur og hegðun í umferðinni. Þá er slyshætta öikumanna skellinaðra og rafmagnshjóla ef til vill vanmetin og má ekki síst rekja þá hættu til skorts á almennri notkun hlífðarfatnaðar á slíkum hjólum.

Það er markmið BLS að:

- auka öryggi bifhjólamanna og lágmarka hættu á slysum meðal þeirra.
- miðla þekkingu og reynslu til bifhjólamanna.
- leita aukinnar þekkingar á samgönguháttum og reglum sem tengjast þeim og stuðla að almennri virðingu bifhjólamanna fyrir þeim reglum.
- minna ungt mótórhjólafólk á þá staðreynd að það er ekki ódauðlegt og að það er fyrst og fremst í þeirra eigin höndum að vernda líf sitt í umferðinni.

BLS eru reiðubúin til þess að vinna af fullri einlægni að fyrrgreindum markmiðum í góðu samstarfi við samgönguyfirvöld.

BLS eru hagsmunasamtök áhugamanna sem bjóða fram vinnu sína í þágu alls bifhjólafólks án kostnaðar eða kvaða.

8 Úttekt á Þingvallavegi milli Biskupstungna- brautar og Vesturlandsvegjar

Í lok september árið 2012 fóru fulltrúar Sniglanna og Vegagerðarinnar af stað með úttekt á Biskupstungnabraut (vegur nr. 35) og Þingvallavegi (36) frá Þjóðvegi 1 við Selfoss, upp Þingvallaveg (36) gegnum Þjóðgarðinn á Þingvöllum, yfir Mosfellsheiði og niður að Vesturlandsvegi (1). Var leiðin ekin fram og til baka og vegurinn og vegumhverfið skoðað út frá sjónarhóli bifhjólamannsins og með það í huga hvernig auka mætti öryggi á þessari leið. Umræddur vegkafla er þekktur meðal bifhjólafólks sem einn vinsælasti hjólahringur landsins, Þingvallahringurinn.

Alls voru gerðar 62 athugasemdir á þessari 76 km leið eða sem nemur 0,9 athugasemdum á hvern kílómetra. Þá þætti sem gerðar voru athugasemdir við má sjá á eftirfarandi lista ásamt fjölda athugasemda við hvern þátt:

1	Umferðarmerki	20
2	Jarðvegur	15
3	Skurðendi	5
4	Ræsi/brú	11
5	Manngerður hlutur	11
	Samtals:	62

Staðsetning umferðarmerkja og undirstaðna þeirra fékk flestar athugasemdir í úttektinni. Þar á eftir var það frágangur jarðvegs, svo sem steinar, moldarbörð, malarhlöss eða annað þess háttar í nálægð við veg. Þá var frágangi ræsis eða brúar víða ábótavant og manngerðir hlutir, svo sem mælibúnaður, stög við ræsi og brýr, sköpuðu hættu. Að lokum voru fimm athugasemdir gerðar við frágang eða nálægð skurða eða skurðenda.

Á heildina litið eru flestar þær athugasemdir sem gerðar voru við umræddan vegkafla auðleysanlegar og án mikils tilkostnaðar.

Það er skoðun BLS að þörf sé á úttektum á fleiri vegköflum líkt og þeirri sem gerð var á Þingvallaveginum.

*Tafla sem sýnir staðsetningar og athugasemdir sem gerðar voru í úttektinni er í viðauka 1.
Myndir frá úttektinni eru í viðauka 2.*

Viðauki 1. Úttekt á Þingvallahringnum frá Selfossi að Mosfellsbæ

Núllsýn bifhjólamannsins.

Úttekt á veghlutum með tilliti til áhættuþátta bifhjólafólks.

Dagsetning úttektar

28.9.2012

Þátttakendur

Daníel, Páll, Neddi

Vegur	Frá	Til	Lengdarstöð	Athugasemdir
Biskupstungnabraut	Hringv. 1	Þingvallav.	1.200	Skurðendi út við vegbrún
			1.300	Merki og nálægt vegbrún.
			1.900	Hár kantur og gryfja við vegbrún
			3.300	Skurðendi út við vegbrún
			4.500	Stór geil við vegstæði
			4.600	Ljótt ræsi við vegkant
			4.700	Ljótt ræsi við vegkant
			6.600	Stag frá rafmagnsmastri nálægt vegbrún
			8.900	Endi á svæði
Þingvallavegur	Biskupst.br	Lyngdalsh.v	0-2900	Skilti almennt of nálægt vegbrún
			2.900	Grjót í kanti og skilti nálægt vegbrún
			3.500	Bæjarskilti of nálægt vegbrún
			4.700	Ræsisendi nálægt vegbrún
			6.400	Ræsisendi nálægt vegbrún
			7.100	Malarstútur
			7.300	Ræsisendi nálægt vegbrún
			8.700	Möl og stútur inn af beygju
			8.900	Hátt fall niður í læk
			9.000	Skilti nálægt vegbraún (70km)
			9.900	Skilti nálægt vegbraún
			10.500	Stórt ræsi nálægt vegbrún
			13.200	Brattur kantur við vegbrún
			13.400	Mastur of nálægt vegbrún
			14.300	Vegtenging með ræsi, bakki
22.200	Vegskilti og ræsi nálægt vegbrún			
Þingvallavegur	Miðfell	Þjónusutmiðstöð	10.700	Staðsetning skilta of nálægt vegbrún
			11.800	Staðsetning skilta of nálægt vegbrún
Sami vegur mældur til baka				
Þingvallavegur	Þjónustumiðst	Miðfell	8.300	Vegamót Vatnsvík-möl á gatnamótum
			9.200	Staðsetning skiltis út út beygju slæm
			11.900	Skilti of nálægt vegbrún og malarbakki
Þingvallavegur	Miðfell	Þjóðv.1	900	Stakir steinar við vegbrún
			2.900	Skemmd á vegbrún v. Tengingar
			7.400	Vegrið í útbeygju, óvarðir stólpar
			8.500	Tenging við virkjun, skilti og tengin
			11.800	Staðsetning skiltaog ræsi við vegbrún
			13.400	Bratt niður að ræsi í innbeygju
			14.500	Grjót og brött tenging
			15.000	Ræsi í vegbrún
			17.000	Skurður upp við vegbrún
			18.500	Skilti við gámasvæði beint út út beygju
			19.500	(70) skilti nálægt vegbrún
			22.800	Grjót inná þjóðvegi, hrúga við sumarbústaðatengingu
			24.700	Skurður og gjúp geil við vegbrún
			27.500	Of stutt lenging ræsis, girðing og grjót
29.000	Útskot, hola við enda hættuleg			
29.500	Umferðargreinir of nálægt vegbrún			

Núllsýn bifhjólmannsins.

Úttekt á veghlutum með tilliti til áhættuþátta bifhjólafólks.

Dagsetning úttektar

Þátttakendur

19.10.2012

Daníel, Neddi

Vegur	Frá	Til	Lengdarstöð	Athugasemdir
Þingvallavegur	Þjóðvegi 1	Þjónustumiðst.	400	Lattix-stoðir. Athuga hlífar á stoðir á
			450	kritískum stöðum
			470	Sandur inn á vegi vegna óafmarkaðs
			530	útskots
			3.900	Staðsetning merkis í út-beygju, hætta á
			4.200	að renna á merkið
			4.300	Vegriðsendi hættulegur vegna öfugrar
			4.700	löppunar á skinnnum
			9600	Gljúfrasteins-skilti of nálægt
			10300	Skilti of nálægt akbraut
			10.900	Skilti of nálægt akbraut - hestaleiga við
			12.900	Gljúfrastein (skyggja á?)
			13.000	Vegrið of lágt á brú, endi hættulegur,
			16.700	varasamur staður
			18.400	Ræsi inn í vegbrún- þrjú slík ræsi í röð
			21.900	Ræsi og stórir steinar í vegbrún
			22.900	Vegriðsendi hættulegur vegna öfugrar
23.900	löppunar á skinnnum			
24.700	Ræsi inn í vegbrún- stór ræsi			
26.500	Endi á ristarliði. Skoða útfærslu			
	Ræsi við vegbrún, mjög erfitt að finna,			
	en samt hættulegt			
	Merkjasteinn (óþarfa áhættuþáttur)			
	færa fjær vegi?			
	Blind aðkoma að útsýnisstað. Mjög			
	hættulegt vegna útkeyrslu			
	Merki of nálægt. Athuga öryggisútskot			
	Ath. Staðsetning Þingvallamerkis			
	(stöð ekki rétt)			
	Vegrið Athuga með undirvörn			
	Skilti um vatnsvernd of nálægt vegi.			

Sami vegur mældur til baka

Þingvallavegur	Þjónustumiðst.	Þjóðvegi 1	0	Skilti við Uxahryggjaveg gæti skyggt á.
			100	Óvarðir stólpar
			600	Malarpúði við Þjóðgarðshlið. Ath. Líka
			700	staðsetningu hliðs
			6.900	70-skilti of nálægt akbraut
			13.000	Staðsetning merkis í út-beygju, hætta á
			15.700	að renna á merkið
			17.000	Óþarfa grjót í vegkanti
			18.000	Staurar án tilgangs
			20.700	Staurar án tilgangs
			21.300	Minningargrjóthrúga gæti skapað slys.
			22.300	Færa fjær vegi
			23.000	Ræsi og stór geil í öxl
			24.000	Endi móti umferð varasamur. Athuga hlífar
			25.200	Skurður nálægt vegi
			28.600	Skarð í veg og hættulegt steipt ræsi
			29.200	Grjót í vegkanti
	70-skilti of nálægt akbraut			
	Ath. Staðsetningu skiltis.			



Skurðendi út við vegbrún



Merki og nálægt vegbrún



Hár kantur og gryfja við vegbrún



Skurðendi út við vegbrún



Stór geil við vegstæði



Ljótt ræsi við vegkant



Stag frá rafmagnsmastri nálægt vegbrún



Bæjarskilti of nálægt vegbrún



Ræsisendi nálægt vegbrún



Ræsisendi nálægt vegbrún



Malarstútur



Ræsisendi nálægt vegbrún



Möl og stútur inn af beygju



Hátt fall niður í læk



Stórt ræsi nálægt vegbrún



Mastur of nálægt vegbrún



Vegtenging með ræsi, bakki



Staðsetning skilta of nálægt vegbrún



Staðsetning skilta of nálægt vegbrún



Vegamót Vatnsvik-möl á gatnamótum



Staðsetning skiltis út út beygju slæm



Skilti of nálægt vegbrún og malarbakki



Stakir steinar við vegbrún



Skemmd á vegbrún v. Tengingar



Vegrið í útbeygju, óvarðir stólpar



Staðsetning skilta og ræsi við vegbrún



Bratt niður að ræsi í innbeygju



Grjót og brött tenging



Ræsi í vegbrún



Skurður upp við vegbrún



Skurður og gjúp geil við vegbrún



Of stutt lenging ræsis, girðing og grjótt



Útskot, hola við enda hættuleg



Umferðargreinir of nálægt vegbrún



*Lattix-stoðir. Athuga hlífar á stoðir á
kítískum stöðum*



Sandur inn á vegi vegna óafmarkaðs útskots



Vegriðsendi hættulegur vegna öfugrar löppunar á skinnum



Gljúfrasteins-skilti of nálægt



Skilti of nálægt akbraut



Skilti of nálægt akbraut - hestaleiga við Gljúfrastein (skyggja á?)



Vegrið of lágt á brú, endi hættulegur, varasamur staður



Ræsi og stórir steinar í vegbrún



Vegriðsendi hættulegur vegna öfugrar löppunar á skinnum



Endi á ristarliði. Skoða útfærslu



Ræsi inn í vegbrún- þrjú slík ræsi í röð



Ræsi inn í vegbrún- stór ræsi



Ræsi við vegbrún, mjög erfitt að finna, en samt hættulegt



Merkjasteinn (óþarfa áhættuþáttur) færa fjær vegi?



Blind aðkoma að útsýnisstað. Mjög hættulegt vegna útkeyrslu



Merki of nálægt. Athuga öryggisútskot



Ath. Staðsetning Þingvallamerkis



Skilti um vatnsvernd of nálægt vegi.



Skilti við Uxahryggjaveg gæti skyggt á.



Óvarðir stólpar



Malarpúði við Þjóðgarðshlið. Ath. Líka staðsetningu hliðs



70-skilti of nálægt akbraut



Staðsetning merkis í út-beygju, hætta á að renna á merkið



Óþarfa grjót í vegkanti



Staurar án tilgangs



Staurar án tilgangs



*Minningargrjóthrúga gæti skapað slys.
Færa fjær vegi*



Ræsi og stór geil í öxl



Endi móti umferð varasamur. Athuga hlífar



Skurður nálægt vegi



Skarð í veg og hættulegt steypt ræsi



Grjót í vegkanti



70-skilti of nálægt akbraut



Ath. Staðsetningu skiltis.

