

**Alþingi**  
**Erindi nr. P 141/1452**  
**komudagur 8.2.2013**

Umhverfis- og samgöngunefnd  
Nefndasvið skrifstofu Alþingis  
Austurstræti 8-10, 150 Reykjavík.  
Skuggasundi 1  
150 Reykjavík



## **Umsögn Landssamtaka hjólréiðamanna vegna draga að frumvarpi til náttúruverndarlaga**

### **Um Landssamtök hjólréiðamanna (LHM)**

Landssamtök hjólréiðamanna eru heildarsamtök hjólréiðafélaga á Íslandi. Landssamtökin eru aðildarfélag að European Cyclists' Federation, sem eru heildarsamtök fyrir hjólréiðafélög til samgangna og ferðalaga í Evrópu.

### **Umsögn**

Umsögn LHM er bundin við IV kafla. Í megin atriðum eru LHM hlynnt skýrum og ríkum almannarétti með þeim skyldum sem slíkum rétti skulu vissulega fylgja. Vaxandi tilhneigingar hefur undanfarið gætt meðal landeigenda til þess að takmarka umferð almennings um eignarlönd sín, með læstum hliðum, girðingum og bannskiltum, jafnvel á fornum götum milli bæja eða inn á afrétti og óbyggðir, og taka sér þar með vald og heimildir sem þeir hafa aldrei haft. Virðist þetta hafa haldist í hendur við breytt not jarða, frá því að vera nýttar undir landbúnað og yfir í að verða einhvers konar afdrep þéttbýlisbúa, þar sem litið er á umferð almennings sem átroðning og spillingu sveitarsælnnar. LHM telja þvert á móti að það að njóta kyrrðar og fegurðar á eignalandi sé réttur allra landsmanna þó svo að réttur eigenda til að stunda landbúnað og hafa hefðbundin nyt af jörðinni verði ekki véfengdur. Bregðast verður því við téðri viðleitni. Þannig lýsa samtökin mikilli ánægju með breytingar á (14.->19.) gr. *Umferð gangandi manna* þar sem raunverulegir nýtingarhagsmunir landeigenda þurfa að vera fyrir takmörkun umferðar um óræktað land. Einnig er ný 29. gr. *Úrlausn um ólögmaetar hindranir* til mikilla bóta þar sem farvegur almennings til að bregðast við hindrunum er skýrður. Þá telja samtökin mikilvægt að halda eða styrkja almannaréttinn í 18., 19., 22. og 26. gr. draganna. Má þar t.d. nefna að í 18. gr. má teljast óljóst hvað skyldur ferðamaður hafa til þess að fylgja í þaula, og jafnvel skilyrðislaust, *leiðbeiningum þeirra [landeiganda] og fyrir-mælum varðandi ferð og umgengni um landið*, séu þau fyrir-mæli óskynsamleg eða jafnvel til þess gerð að hrekja almenning á brott.

Ánægja LHM nær þó engan veginn yfir breytingar á (15.->20.) gr. *Umferð hjólandi manna (og ríðandi)*. LHM er óskiljanlegt hvers vegna ráðherra umhverfismála kys að efna til ófriðar við hjólréiðamenn og mótmæla harðlega að umferð hjólandi sé sett í sama flokk og umferð ríðandi manna. Rökstuðningur ráðuneytisins fyrir þessari aðgerð byggist m.a. á þeim skilningi að þar „er í báðum tilvikum um tiltekinn fararskjóta að ræða“. Telji ráðuneytið að allt sem flýtt getur för manna um landið eigi að heyra með reiðhestum og að ráðherra beri að setja reglugerðarákvæði þar um, hefur ráðuneytið gleymt þeim fararskjótum sem skíði, skautar og sleðar eru.

Þessir fararmátar eru í flesta staði afar ólíkir og eiga fátt sameiginlegt annað en orðanotkun á borð við hnakk, (hjó)lest og (hjó)reiðar. Á meðan hestar og knapar þeirra geta valdið miklum skaða á náttúrunni með beit, afli og þyngd, þá vegur hjólréiðamaður ásamt hjóli yfir-leitt 1/5 af þyngd hests með knapa, beitir yfirleitt innan við 1/5 af afli hestsins (hestafl) og

étur hvorki né krafsar í gras eða lyng. Afl hjólreiðamannsins er hins vegar í fullu samræmi við afl göngumanns og þyngd sjaldnast meiri en fimmtungi yfir þyngd göngumannsins. Það er því ljóst að hjólreiðamaðurinn á mun meira sameiginlegt með gangandi mönnum en hestum. Og 6 til 15 kg reiðhjól talsvert meira sameiginlegt með skíðum, skautum og sleðum en lifandi 400 kg hestum.

Það er bjargföst skoðun LHM að þar sem hjólreiðar séu í eðli sínu yfirleitt umhverfisvænsti fararmáti sem völ er á, með tilliti til orkueyðslu, tíma ferðalagsins og ummerki í viðkvæmu landi, og standi því gangandi umferð framur ef eitthvað er, þá beri að veita hjólandi umferð flestöll réttindi sem gangandi umferð er heimiluð. Þá sé afar mikilvægt að gera greinamun á þeirri eyðileggingu sem vélknúin bifhjól geta valdið náttúrunni, og sem útilokað er að hefðbundin reiðhjól geta valdið. Ómögulegt er hins vegar að ferðast um á spólandi reiðhjóli, á meðan sumum bifhjólamönnum kann að finnast annars lítið varið í ferðina; en óvanir geta ruglað saman förum eftir fjallahjól og torfæruvélhjól. LHM telja hins vegar að gætt hafi vissra fordóma og vanþekkingar á reiðhjólunum sem faramáta hjá hópum sem telja að eina leiðin til þess að ferðast um í sátt við náttúruna sé á fæti. Þessu eru LHM algjörlega ósammála og telja þvert á móti, eins og áður er upp talið, að ferð hjólandi manna sé í flestum tilfellum sambærileg eða betri náttúru landsins en fótgangenda, þar sem reiðhjólum verður á annað borð viðkomið. Er LHM a.m.k. ókunnugt um nokkurt vísindarit sem haldið hefur öðru fram, a.m.k. varðandi ferðalög hér á Íslandi. Hins vegar eru til fjölmargar erlendar rannsóknir sem sýna fram á að umferð reiðhjóla valdi hvort minna eða sambærilegu álagi á landið miðað við umferð gangandi, og mikið mun minna en umferð hestamanna<sup>12345</sup>.

Þessa vanþekkingu og fordóma virðist t.d. vera að finna í skýringum við einstakar greinar í frumvarpsdrögunum en þar segir um 20. gr. *Með hliðsjón af því að hjólreiðaferðir og hópferðir hestamanna hafa aukist á undanförmum árum þykir eðlilegt að skýrar reglur séu settar um þetta efni. Í sama ljósi að á undanförmum árum hefur ferðum og jafnvel hópferðum gangandi manna fjölgað (aukist) skýtur skökku við að frumvarpssemjendur skuli ekki finna sömu þörf til þess að setja skýrar reglur um þann hóp, þrátt fyrir að vera mun fjölmennari en hjólreiðamenn á ferðum sínum um ræktað og óræktað land, og þrátt fyrir að hver gangandi valda að jafnað meira álagi á landið með för sinni en hver hjólreiðamaður. En LHM getur ekki komið auga á nein málefnaleg rök eru fyrir því að setja ákvæði um hjólreiðar í reglugerð umfram umferð gangandi né að spyrða hjólreiðar við mun skaðlegri fararmáta eins og hestaferðir og þannig skapa ónaúðsynleg og villandi tengsl á milli þeirra í huga almennings.*

---

<sup>1</sup> Catherine Marina Pickering, Wendy Hill, David Newsome, Yu-Fai Leung: Comparing hiking, mountain biking and horse riding impacts on vegetation and soils in Australia and the United States of America  
Journal of Environmental Management 91.árgangur (2010) bls. 551–562

<sup>2</sup> Eden Thurston, Richard J. Reader: Impacts of Experimentally Applied Mountain Biking and Hiking on Vegetation and Soil of a Deciduous Forest  
Environmental Management, 3. tölublað. 27. árgangs, bls. 397–409

<sup>3</sup> Gordon R. Cessford: Off-Road Impacts of Mountain Bikes  
SCIENCE & RESEARCH SERIES NO.92, Department of Conservation, Wellington, New Zealand

<sup>4</sup> Ute Goeft, Jackie Alder: Sustainable Mountain Biking: A Case Study from the Southwest of Western Australia

<sup>5</sup> Dave D. White, M. Troy Waskey, Grant P. Brodehl, Pamela E. Foti: A Comparative Study of Impacts to Mountain Bike Trails in Five Common Ecological Regions of the Southwestern U.S.  
Journal of Park and Recreation Administration, 12. tölublað 24. árgangs, bls. 21–41

## Tillögur

### Tillaga 1:

19. gr. heiti *Umferð gangandi og hjólandi manna.*

Við 1. mgr. 19. gr. bætist orðið *hjólandi* í upptalningu á eftir *gangandi* og á undan á *skíðum*.

Við 19. gr. bætist ný 3. mgr. sem er samhljóða núverandi 1. mgr. 15. gr. *Þegar farið er á reiðhjólum um landið skal fylgt vegum og skipulögðum reiðhjólástígum eins og kostur er.*

20. gr. heiti *Umferð ríðandi manna.*

1. mgr. 20 gr. falli niður.

### Tillaga til vara

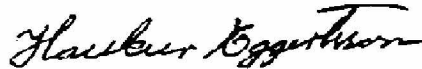
Til verði ný 20. grein undir heitinu *Umferð hjólandi manna*. Hún hljóði svo: *Þegar farið er á reiðhjólum um landið skal fylgt vegum og skipulögðum reiðhjólástígum eins og kostur er.* Greinin er því samhljóða 15. gr. gildandi laga. Síðari greinar fái herra tölunúmer eftir því sem við á.

### Tillaga 2:

2. mgr. 18. gr. verði: *Á ferð sinni um landið skulu menn sýna landeiganda og öðrum rétthöfum fulla tillitsemi, virða hagsmuni þeirra, m.a. vegna búpenings og ræktunar, þar á meðal skógræktar og landgræðslu, og taka tillit til leiðbeininga þeirra og fyrirmæla varðandi ferð og umgengni um landið.*

Reykjavík, 8. febrúar 2013

Fyrir hönd stjórnar LHM



Haukur Eggertsson  
formaður laganevndar