

Alþingi
Erindi nr. P 139/1617
komudagur 8. 3. 2011

Reykjavík 07 mars 2011

Nefndasviðs Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík.



Ferða og Útivistarfélagið Slóðavinir harna mjög hvemig staðið hefur verið að breytingum á lögum og reglugerðum sem snúa að bifhjólum og fjórhjólum.

Það var fyrir hálfgerða slysi að forsvarsmenn félagsins fréttu að vinna væri komin í gang við endurskoðun umferðalaga. Sótt var fast að fá fulltrúa bifhjóla í nefndina en það gekk ekki og þegar starfsmaður samgönguráðuneytis var spurður að því hver væri fulltrúi fyrir málefni bifhjóla var svarið að maður frá Félagi Íslenskra BIFREIÐA eigenda væri það. Það var ekki auðsótt en gekk þó að hitta nefndina sem vann grunninn að þessum lögum en félagið fékk um 15 mínútur til að koma sínum málum á framfæri.

Félaginu þykir skjóta svolítið skökku við að fá svo seint að koma að málefnum þeim sem félagið og félagsmenn þekkja sennilega manna best en það útskýrir kannski hvers vegna félagið þarf að standa í þeirri varnarbaráttu málefna sinna gagnvart lögjafanum hvað eftir annað. Umferðalög hafa verið svolítið lýsandi fyrir það að bifhjólafólk hefur ekki fengið aðkomu að gerð þeirra og virðast þau að mestu tekið mið af bifreiðum og notkun þeirra.

Ferða og útivistarfélagið Slóðavinir er ungt félag (stofnað 2008), en þrátt fyrir ungan aldur er félagsfólk um 450. Meðalaldur félagsmanna er hár miðað við mörg önnur sambærileg félög sem hafa það að leiðarljósi að nýta bifhjól sér til dægrarstyttingar. Það kemur sennilega til af því að megin tilgangur félagsins er að styðja við notkun bifhjóla og fjórhjóla til útivistar og ferðalaga.

Um 7000 bifhjól/fjórhjól eru skráð sem torfærutæki (rauð númer). Flest þessi ökutæki falla undir þá starfsemi sem Slóðavinir standa fyrir. Í ljósi þess að til stendur að fella út skilgreininguna á tofærutækjum Slóðavinum spurn : Hvað á að verða um þessi 7000 ökutæki?

Skilgreining Vegar á að breyta í umferðalögum og hefur félagið á tilfinningu að það sé vegna þrýstings frá þeim sem hugnast illa ökutæki sem ferðast um fáfarna vegi og vegslóða. Umhverfisráðuneyti hefur gefið út opinberlega að illa takist að dæma þá sem aki utanvega, en raunin er sú að tilraunir hafa verið gerðar með að lögsækja ferðamenn sem aka eftir fáfömum vegslóðum og ljóst að slíkir verða seint dæmdir fyrir annað.

Ef utanvega akstur er vandamál á að taka á utanvegaakstri, ekki skýra akstur eftir vegslóð, utanvegaakstur. Ferða og útivistarsamtökin Slóðavinir fordæma utanvegaakstur og fræða sýna félagsmenn um ábyrgan akstur í orði og á prenti.

Hér fyrir neðan eru athugasemdir Ferða og Útivistarfélagsins Slóðavina við frumvarp til laga um umferðarlög (heildarlög), 495. mál.

3 grein Skilgreiningar

Lagt er til að eftirfarandi skilgreiningum sé bætt inn:

Bífhjóra vegur. Vegur eða Vegslóð sérstaklega ætluð bífhjólum, léttum bífhjólum og reiðhjólum og er undir 100 cm á breidd. Bifreiðum er óheimil notkun á slíkum vegi.

Fjór og Sexhjóra vegur. Vegur eða Vegslóð sérstaklega ætluð bífhjólum, léttum bífhjólum og reiðhjólum og er undir 150 cm á breidd. Bífhjól, Létt bífhjól og reiðhjólum er heimil notkun á þessum vegum. Bifreiðum er óheimil notkun á slíkum vegi.

Full ástæða er til að skilgreiningar séu til sem tilgreini vegslóða sem notaður er af bífhjólum sem og fjórhjólum. Þ.e. skilgreining sem tekur til vega sem eru mjórri en svo að bifreiðar getið ekið eftir þeim en þó ætlað vélknúinni umferð. Í dag eru þesskonar vegir í notkun víða um land, og erlendis hafa svona skilgreiningar verið teknar upp, einmitt til að ná utan um akstur ofangreindra ökutækja.

Torfæru bífhjól: Vélknúð ökutæki á tveimur hjólum með sprengirými yfir 50 cm³ og hannað til akstur hraðari en 45km á klst. og ætlað er til notkunar utan þéttbýlis.

Torfæru fjórhjól: Vélknúð ökutæki á fjórum eða sex hjólum undir 450 kg að eigin þyngd og ætlað er til notkunar utan þéttbýlis.

Lagt er til að þar sem skilgreining torfærutæki dettur út og þar með flokkun sem átt hefur við stóran hluta bífhjóra landsmanna sé tekinn þessi skilgreining upp sambærileg við „Beltabífhjól“. Torfæru bífhjól og Torfæru fjórhjól skuli nota utan þéttbýlis og skuli hafa lágmarks öryggisbúnað eins og ljósgeisla framan og aftan, hémaljós, spegla, flautu og stefnuljós en slíkar kröfur voru ekki gerðar til torfærutækja áður. Með þessu verður þessum ökutækjum heimill akstur á vegakerfi landsins utan þéttbýlis án annarra annmarka.

Mörg af þessum tækjum eru notuð til landbúnaðarstarfa og óhjákvæmilega rata þau inn á hið almenna vegakerfi og því nauðsynlegt að flokkurinn sé til. Þau eru einnig notuð til styttri og lengri ferðalaga um fáfarnara vegakerfi landsins.

Það er margt sem mælir með aukinni notkun bif- og fjórhjóra. Tækin eru mun léttari heldur en bifreiðar og eyða að jafnaði minna eldsneyti og taka að lokum minna pláss en bifreiðar þegar þau eru ekki í notkun.

Þau slíta þar af leiðandi hinu almenna vegakerfi minna, spara gjaldeyri til kaupa á eldsneyti . Mörg lönd í heiminum leggja sig fram um að auðvelda þegnum sínum að eiga og nota bífhjól.

Vegslóð. Vegur sem er ekki sérstaklega uppbyggður. Vegur sem hefur myndast við akstur á lengri eða skemmri tíma.

Vegakerfi landsins hefur ýmist verið skipulagt af þar til bærum yfirvöldum, eða myndast við tilfallandi akstur í leik og við störf (ferðamannavegir, línuvegir, virkjannavegir o.fl) Hér er átt við að t.d. bændur hafa myndað stóran hluta vegakerfisins við sín daglegu störf, akstur að ám,

akstur inn á afretti og þ.h. Ferðafólk hefur líka á síðustu hundrað árum ferðast á vélknúnum ökutækjum um há- og láglendi leitandi að fállegum stöðum til að njóta, veiða eða tjalda. Í dag hefur hluti af þessu tilekna vegakerfi verið innlimað í skipulag sveitarfélaga og telst þar með gott og gilt vegakerfi þó að ekki sé um eiginlega uppbyggða vegi að ræða. Svo er sá hluti vegakerfisins sem notaður er sjaldnar en hefur hlutverk frístunda aksturs þar sem ferðafólk ekur þá sér til ánægju ýmist á jeppum, fjórhjólum, bifhjólum eða jafnvel reiðhjólum. Sumir hverjir eru jafnvel svo gamlir að nútímabílar eru of breiðir til að aka þá þó jeppar á fyrri tímum hafi ekið þá. Þessir vegir hafa allir tilgang og full ástæða til að nefna þá í sérskilgreiningu í umferðalögum.

Athugasemd við skilgreininguna Vinnuvél :

„Bifhjól getur ekki talist vinnuvél“ Það er erfitt að skilja hvað höfundum þessarar setningar í skilgreiningunni um Vinnuvél gengur til, en það verður að segjast að ef það er ekki ástæða til að nefna það sérstaklega að bifreið geti ekki talist vinnuvél er ástæðulaust að segja slíkt um bifhjól. Að hefta möguleikann á að bifhjól geti nýst sem vinnuvél er klár mismunur og setur bifhjól á óæðra plan en önnur ökutæki.

Lagt er til að þessi setning sé tekin út.

43 gr Almennar reglur um akstur bifhjóla.

Til útskýringa fyrir þá sem ekki þekkja til aksturs bifhjóla. Báðir fætur eru notaðir til að stýra hjólinu ýmist með því að stíga þyngra á fótstig þeim megin sem skal stefna, þ.e. vinstra megin til að hjálpa til við stefnubreytingu til vinstri og öfugt. Fætur eru einnig notaðir til að jafnvægisstýra bifhjóli og er það þá gert með því að taka fót af fótstigi, beina honum fram eftir hjóli og inn að þeirri beygju sem skal aka. Vinstri fótur fram og örlítið frá bifhjóli til að hjálpa til við beygja til vinstri. Fótum er einnig beint á samskonar hátt þegar ekið er í hliðarhalla.

Orðalagið ... skulu að jafnaði hafa báða fætur á fótstigum... gengur á meðan að skilningur er fyrir því að ökumaður bifhjóls getur þurft að taka fætur af fótstigum til að hafa betri stjórn á því.

Til frekari útskýringa á akstri bifhjóla er tekið dæmi : Við akstur á fáförnum malarvegi getur ökumaður bifhjóls ekið fram á skemmd í vegi sem er svo slæm að fljótlegra og öruggara er að lifa framdekki frekar en að reyna að stöðva og láta þar með framdekk sleppa við að lenda á skemmdinni (hola, úrrennsli og þ.h.) Bifhjól þolir ágætlega að fá högg á afturdekk og samt haldi ökumaður stjórn á því en það er ekki sama með framdekk.

Því er lagt til að orðalagið „...og bæði (öll) hjól bifhjólsins á vegi þegar það er á ferð.“ Verði breytt í „...og að jafnaði bæði (öll) hjól bifhjólsins á vegi þegar það er á ferð.“

Með þessu móti er tryggt að ökumaður sem bregst rétt við slíkri hættu sé ekki að brjóta lög.

55 gr Ökupróf og ökuréttindi

Málgreinin „Veita má ökuskríteini til aksturs **bifreiðar** þeim sem...“ hlýtur að eiga að vera svona : „Veita má ökuskríteini til aksturs **ökutækis** þeim sem...“ eða svona „Veita má ökuskríteini til aksturs **bifreiðar og bifhjóls** þeim sem...“

Um ökuréttindaaldur

Það virðist vera vilji sumra til að hækka ökuréttindaaldur úr 17 í 18 ára eða um eitt ár gegnum öll réttindi (16 ára fyrir léttbifhjól). Það virðast vera fáir sem mótmæla þessu enda er fólk annaðhvort sjálft komið með réttindi og þá alveg sama um komandi kynslóð eða of ungt til að hafa áhuga, vit eða kunnáttu til að haldu uppi vörnum fyrir sjálft sig.

Við eldra fólk þó megum ekki gleyma hversu miklu máli þetta skipti okkur og frelsið sem fylgdi því þegar við öðluðumst rétt til að aka sjálf. Viljum við í raun seinka þroska barna okkar?

Aldur nýrra ökumanna skal hækkaður á þeim forsendum að fyrsta árs ökumenn valda flestum slysum. Er það ekki svo að fyrsta árs ökumenn, á hvaða aldri þeir eru, eru líklegastir til að lenda í óhöppum. Ef ökuréttindaaldur er færður í 17 í 18 verður það þá ekki þannig að 18 til 19 ára ökumenn valda flestum slysum eftir þá breytingu? Mjög líklega. Er þá ekki á sömu forsendum ástæða til að hækka ökuprófsaldurinn um enn eitt ár? Of svo koll af kolli.

Leiðin til að fá öruggari ökumenn út í umferðina er þjálfun, og þjálfun í talsverðan tíma. Mikil nær væri að æfingaakstur byrjaði fyrr og stæði lengur. Meira væri af æfingasvæðum og æfingaleiðum þar sem foreldrar sem uppalendur gætu komið að málum.

67 gr Æfingaakstur

Hér er bifreiða- og bifhjólamála mismunandi. Það að leyfa æfingaakstur á bifreið en ekki bifhjóli er ekki ásættanlegt og til þess fallið að hækka kostnað þess er tekur bifhjólapróf eða að senda viðkomandi minna undirbúinn út í umferðina.

Við æfingarakstur bifreiðar er ökuneminn við stjórnvölin á bifreið sem frá 1000 til 2000 kg og getur hún valdið öðrum vegfarendum verulegum skaða og miklu tjóni þar sem leiðbeinandi getur ekki stjórnað inngjöf, hemlum og illa stýri. Hins vegar er bifhjól 100 til 200 kg að þyngd og ökuneminn á mesta hættu á að skaða sjálfan sig ef illa fer.

Lagt er til að æfingaakstur verði leyfður á bifhjólum eins og áður hefur tíðkast. Skilyrði sé að ökukennari kvitti upp á leyfi þar sem hann telur bifhjólann tilbúinn til æfingaaksturs.

Ef vill, væri hægt að skilyrða slíkan akstur við að leiðbeinandi væri með fjarskiptataeki (talstöð) og gæfi boð í annað fjarskiptataeki sem tengt er með hátalara í eyra ökunema. Slíkt aðferð er sönnuð að virki þar sem ökokennarar hafa notað slíka lausn til margra ára.

70 gr Skráning

Slóðavinir hafa miklar áhyggjur af því að til standi að heimila óskráð eða númerslaus bifhjól. Þó félagið styðji íþrótt og keppnishluta þeirra sem stunda akstur bifhjóla verður að benda á þann möguleika að ekki munu allir lúta þeim reglum að halda sig á æfinga og keppnissvæðum. Þegar slík ökutæki rata á vegslóða þar sem önnur umferð er, verður illmögulegt að henda reiður á hver er á ferð og á hvaða ökutæki, ef ökutækið er skráningamerkislaust.

Annað sem gerist og er alvarlegt mál fyrir ábyrgt áhugamannafélag eins og Slóðavinir er að slíkt kemur slæmu orði á alla þá sem stunda akstur bifhjóla sér til ánægju og yndisauka og hópurinn allur verður úthrópaður af þeim sem ekki gera greinarmun á milli mismunandi eðli ökutækjanna.

Lagt er til að hagað verði skráningum á keppnistækjum á þann hátt að þau verði skráð sem bifhjól, torfæru bifhjól eða torfæru fjórhjól og síðan sótt sérstaklega um skráningamerki (græn númer á hvítum grunni) sem vísa til þess að um æfinga og keppnistæki sé að ræða. Slíkt hefur verið gert með keppnisbifreiðar í meira en áratug með góðum árangri.

75. gr. Öryggis- og verndarbúnaður á bifhjólum

Ökumenn bifhjóla eru almennt mjög meðvitaðir um þær hættur sem leynast í umhverfi sínu sem og meðvitaðir um þann búnað sem fánlegur er til að verja sig gegn meiðslum lendi þeir í óhappi. Einnig eru áhugafélögin dugleg við að miðla málum til sinna félaga um öryggismál. Slóðavinir stunda öflugt fræðslustarf um öryggismál, búnað og fleira þessu tengt. Slóðavinir hafa t.d. útbúið fræðslumyndband um öryggisfatnað sem liggur út á veraldarvefinum fyrir alla áhugasama til að skoða.

Slóðavinir telja ekki nausyn að setja frekari lög um hlífðarbúnað annað en hjálm heldur hvetja yfirvöld til að vinna með félögum eins og Slóðavinum að fræðslumálum, slíkt er líklegra til árangurs.

Óskað er eftir því að fá að fylgja þessum athugasemdum eftir með fundi með Samgöngunefnd Alþingis þar sem við færum rök fyrir málum okkar.

Virðingarfyllt



F.h.Ferða og útivistarfélagsins Slóðavina

Ásgeir Örn Rúnarsson formaður

slodavinir@slodavinir.org s: 897-7800