

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis



Reykjavík, 23. október 2012

Umsögn Landssamtaka hjólréiðamanna við frumvarp til umferðarlaga, þingskjal 180 - 179. mál. 2012

Inngangur

Landssamtök hjólréiðamanna (hér eftir LHM) eru hagsmunasamtök sem hafa að markmiði m.a. að efla hjólréiðar á Íslandi sem heilsusamlegan lífsmáta og sem samgöngutæki. Öll stærstu hjólréiðafélög landsins eiga aðild að LHM. Samtökin eru þó ekki aðeins málsvari félagsmanna hinna ýmsu hjólréiðafélaga sem telja yfir 2000 manns heldur eru þau jafnframt málsvari allra sem hjóla á Íslandi. LHM er aðildarfélag að European Cyclists' Federation, sem eru heildarsamtök fyrir hjólréiðafélög til samgangna og ferðalaga í Evrópu. Aðildarfélag ECF er að finna í flest öllum löndum Evrópu. LHM hlaut samgönguviðurkenningu Reykjavíkurborgar 2012 fyrir virka þátttöku og áhrif í að efla hjólréiðar á Íslandi.

Fulltrúar LHM eru ánægðir með að tekið hefur verið tillit til margra athugasemda samtakanna í allöngu ferli frumvarpsins. LHM ítrekar þó nokkrar alvarlegar athugasemdir við frumvarpið og vilja samtökin leggja áherslu á tvö atriði í 76. gr.

1. Að ráðherra verði ekki veitt viðtæk heimild til að setja íþyngjandi reglur um skyldunotkun hvers konar hlífðarbúnaðar á gangandi og hjólandi og fleiri.
2. Að hjálmaskylda barna verði ekki fest í sessi nema árangurinn hafi verið metin, og málið verið rætt efnislega, meðal annars með þátttöku sérfræðinga um lýðheilsuáhrif hjálmaskyldu.

Í þessu máli er mikilvægast að horfa á möguleg heildaráhrif. Alþingi má ekki leiða í lög ákvæði, sem geta haft neikvæð áhrif á hjólréiðar og göngu og þar með neikvæð áhrif á lýðheilsu og umhverfi, sem ekki er sannað að hafi teljandi ávinning í för með sér vegna slysavarna.

Stjórn LHM óskar eftir því að fá að koma á fund Umhverfis og samgöngunefndar til að gera nánari grein fyrir máli sínu og svara spurningum.

Umsagnir um einstakar greinar frumvarpsins:

3. grein. 21. tl. Óvarinn vegfarandi

Þessi hugtakanotkun er gildishlaðin og gefur í skin óeðlilegt ástand þó ekkert sé eðlilegra en að gangandi og hjólandi vegfarendur ferðist um án sérstaks varnarbúnaðar svo sem brynja og hjálma. Þá er óþarfi er að skilgreina óvarða vegfarendur, enda er þeirra eingöngu getið á tveimur stöðum í lögnum (75. og 76. gr.). Þá má velta fyrir sér hve vel varðir ökumenn í stálbúrum séu gagnvart slysum enda eru flest dauðaslys í umferð á Íslandi að jafnaði meðal „varinna“ vegfarenda.

Tillaga: Skilgreining á óvörðum vegfarendum falli niður.

Tillaga til vara: Notað verði orðið *mjúkir vegfarendur*, sbr. *myke trafikanter* á norsku.

3. grein. 22. tl. Reiðhjól

Það er góð og mikilvæg breyting að reiðhjól fái að vera reiðhjól og að önnur ökutæki séu skilgreind sér og talað um að ákvæði um hjólreiðar gildi einnig um þau.

Einnig er e.t.v. ekki rétt að skilyrða hjálparmótor við það að vera rafknúin, svo framarlega sem að mótorinn sé hvorki mengandi né hávaðasamur. Hvaða tæknilausnir framtíðin kann að bera í skauti sér er erfitt að spá um.

b) Hvað á fólk á rafknúnum hjólastólum að gera þegar engin er gangstéttin eins og ekki er óalgennt, sérstaklega utan höfuðborgarsvæðisins?

T.d. mætti bæta við „... nema þegar önnur úrræði eru ekki til staðar.“

7. grein.

LHM vill vekja athygli á þeirri bagalegu stöðu sem hjólandi fólk lendir gjarnan í við svokölluð umferðarstýrð götuljós, sem mörg hver skynja ekki hjólandi umferð eða umferð bifhjóla. Útfæra þarf heimild hjólandi umferðar til að fara yfir gatnamót þannig að hættulaust sé við slíkar aðstæður. Slíkar lausnir eru þekktar sumstaðar erlendis.

Tillaga. Ný málsgrein 7. gr.:

„Ef skynjari skynjar ekki vegfaranda er honum heimilt að hunsu fyrirmæli gefin með umferðarstýrðum ljósum ef það er hættulaust og án óþæginda fyrir aðra umferð.“

14. grein. Notkun gangstétta, göngustíga o.fl.

Nauðsynlegt er að einhverjar reglur gildi á stígum merktum fyrir gangandi og hjólandi umferð. Í 1. mgr. 17. gr. er sagt hvar skal aka á vegi og vegur er m.a. skilgreindur sem stígur í 3. gr. þannig að reglur eru til um hvar á stíg skal hjóla.

Æskilegt er að gangandi sé bent á að halda sig til hægri eftir því sem að efni og aðstæður leyfa á göngustígum svipað og er gert í 1. mgr. 17. gr.

Tillaga. 1. mgr. hefjist svo:

„Gangandi vegfarandi skal nota gangstétt eða göngustíg og halda sig að jafnaði til hægri ef unnt er með tilliti til aðstæðna að öðru leyti.“

IV Kafli

22. grein. „Nægilegt hliðarbil.“

Til að tryggja öryggi hjólandi fólks og koma í veg fyrir framúrakstur á þröngum götum þar sem ekki er nægt rými fyrir framúrakstur er nauðsynlegt er að skilgreina lágmarksfjarlægð við a.m.k. einn metra þegar tekið er fram úr hjólandi vegfarenda. Jafnvel mætti skilgreina meiri fjarlægð úti á þjóðvegum þar sem umferðarhraði er meiri og bílstjórar gera sér oft ekki fulla grein fyrir breidd hjólhýsa og annarra vagna sem þeir draga.

„Nægilegt hliðarbil“ er óskýrt hugtak. Það væri í samræmi við markmið laganna að hafa þetta ákvæði skýrara. Hjólandi vegfarendur eru líka viðkvæmari fyrir t.d. sviptivindum frá stærri bifreiðum og vatnsaustri en önnur umferð og þurfa því meira rými. Það getur skapað hættu þegar bifreið tekur fram úr hjólandi vegfarenda á akbraut án þess að gefa nægilegt hliðarbil. Í a.m.k. 10 ríkjum Bandaríkjanna er búið að setja reglur um 3 fet (≈ 1 m) sem lágmarkshliðarbil þegar er ekið fram úr hjólandi vegfarendum.

Þetta væri til samræmis við ákvæði t.d. 2. mgr. 17. gr. um lámarks bil milli ökutækja til að tryggja öryggi.

Tillaga, við 22. gr. bætist:

„Lágmarks hliðarbil þegar ekið er framúr reiðhjóli er 1 metri og meira ef hraði er yfir 50 km/klst. “

26. grein.

LHM óskar eftir að hjólastíg verði bætt við upptalningu í 2. mgr. eins og sást í síðustu drögum frumvarpsins. Enn fremur er þörf á að geta einnig þeirrar hjólandi umferðar sem fer um hjólastígin. E.t.v. er rétt að endurskíra greinina alla þar sem hún tekur nú á hjólastígum og kalla greinina *Sérstakar skyldur gagnvart gangandi og hjólandi vegfarendum*.

Það vantar að skýra reglur gagnvart hjólandi fólki eins og settar eru fram gagnvart gangandi í 26. gr. Auðvelt væri að skeyta þeim þarna inn með því að tala um gangandi eða hjólandi vegfarendur. Væri það í samræmi við yfirlýst markmið laganna í fyrstu grein.

Hjólreiðafólk notar gangstéttar og göngustíga og sjálfsagt að skýra skyldur ökumanna. Þeir ættu að sýna öllum notendum þeirra leiða sömu sérstöku aðgát og tillitssemi og gangandi fólki. Meðfram þeim umferðaræðum sem eru með þyngstu eða hröðustu umferðinni er aðalleið hjólandi umferðar eftir stígum með blandaðri umferð gangandi og hjólandi og jafnræði í því að bílstjórum sé skylt að sýna öllum aðgát og tillitssemi. Hjólreiðafólk hefur þá jafnframt sömu skyldur og gangandi vegfarendur sbr. 15. gr.

Tillaga: Bæta inn hjólandi vegfarendum og tala um „gangandi eða hjólandi vegfarendur“ þar sem við á, þ.e. í fyrirsögn og 2., 4. 5., og 6. mgr.

Reykjavíkurborg kom með samskonar athugasemd við þessa grein í síðustu umsögn við frumvarpið á 139. þingi.

Einnig má horfa til fjölbreyttari ferðavenja þar sem vegfarendur stíga og gangstétta eru ekki bara gangandi eða hjólandi og því mætti tala um vegfarendur stíga og gangstétta.

Tillaga til vara: Bæta inn öllum vegfarendum stíga og gangstétta og tala um „vegfarendur stíga og gangstétta“ þar sem við á.

36. grein.

LHM leggst gegn því að heimila hámarkshraða allt að 110 km skv. 4. mgr. vegna aukinnar slyshættu, meiri alvarleika slysa og vegna þess að umferð hjólandi og bíla fer verr saman með auknum hraða.

Vegalengdir á Íslandi með þar til gerðum vegum réttlæta ekki þennan aukna hámarkshraða því tímasparnaður er hverfandi. Á Reykjanesbraut sem er eina leiðin sem í dag gæti leyft þetta háan ökuhraða hafa heldur ekki verið gerðar ráðstafanir fyrir umferð hjólandi utan brautarinnar. Þar af leiðandi þarf hjólandi umferð milli Reykjavíkur og Keflavíkur að fara um brautina og vegaxlir hennar.

Rökstuðningur til viðbótar er í umsögn LHM um frumvarpið á 139. þingi.

41. grein.

Samtökin óska eftir að felld verði út setningin í 4. mgr.: „Ef hjólastígur er samhliða göngustíg er einungis heimilt að hjóla á hjólastígunum“.

Þetta er óþarfi enda segir nú í upphafi 2. mgr. 41. gr. „Hjólreiðamaður skal að jafnaði hjóla á hjólastíg“. Í mörgum tilvikum er fólk á ferð saman gangandi og hjólandi og samkvæmt frumvarpinu yrði þetta fólk að ganga og hjóla aðskilið. Til dæmis foreldrar sem eru að láta barn hjóla o.s.frv.

Tillaga: Úr 4. mgr. falli niður setningin: „Ef hjólastígur er samhliða göngustíg er einungis heimilt að hjóla á hjólastígunum.“

69. grein.

LHM mótmælir þeirri takmörkun að mega aðeins tengja einn eftirvagn því þessir hlutir fyrir reiðhjól eru margfalt styttri og auðveldari í eftirdrætti en stórir vagnar sem settir eru aftan í vélknúin ökutæki og ekið með á miklum hraða. Reiðhjól er líka oft samsett af einingum sem er raðað mismunandi saman eftir aðstæðum, reiðhjól, barnavagn eða tengihjól og lítil farangursvagn aftast. Þetta mætti laga með því að bæta við, að við reiðhjól megi þó tengja tvo vagna ef þeir eru þess eðlis að ekki valdi truflun á stjórn hjólsins, eða að láta ákvæði 77.gr. nægja og hugsanlegar reglur ráðherra samkvæmt nýju ákvæði í 42. gr. og fella reiðhjól úr 1. mgr. 69. gr.

Tillaga; fella út orðið „reiðhjól“ úr 1. mgr. 69. gr.;

Málgreinin verði: „Við bifreið, bifhjól og torfærutæki má tengja einn eftirvagn.“

Tillaga til vara; Að fyrsta mgr. hljóði;

„Við bifreið, bifhjól og torfærutæki má tengja einn eftirvagn. Við dráttarvél, vinnuvél og reiðhjól má tengja allt að tvo eftirvagna.“

Þá leggja samtökin til að 3. mgr. greinarinnar verði einnig felld út því engin sérstök ástæða er til að banna einn eftirvagn við létt bifhjól fyrst hann má vera á öðrum vélknúnum ökutækjum.

75. og 76. grein.

LHM mótmælir notkun hugtaksins „óvarinn vegfarandi“ samanber athugasemd við 3. grein. Gildishlaðin orðnotkunin gefur í skyn óeðlilegt ástand sem þurfi að bæta með hlífðarhjálmum sem hefur allt aðra virkni en þær grindur sem eru eiginlegar bifreiðum.

LHM mótmælir enn fremur notkun orðsins „hlífðarhjálmur“ í báðum greinum því um er að ræða tvær gjörólíkar gerðir hlífðarhjálmur, annars vegar bifhjólahjálmur og hins vegar reiðhjólahjálmur. Bifhjólahjálmur er hannaður til að hlífa við harkalegar aðstæður umferðarslysa meðan reiðhjólahjálmur er eingöngu hannaður til að hlífa hluta höfuðsins við fall, en ekki t.d. ákeyrslu (sjá EN-1078 staðalinn um vottun reiðhjólahjálmur). Þarna er því ólíku saman að jafna

Tillaga; í 75. gr. sé notað hugtakið *bifhjólahjálmur* í stað hlífðarhjálmur og í 76. sé notað hugtakið *reiðhjólahjálmur* verði sú grein ekki felld út samanber næstu athugasemd.

76. grein. Hjálmaskylda og víðtæk heimild ráðherra

Almennt um greinina:

LHM mótmæla því að ungmennum verði bannað að hjóla án reiðhjólahjálmur í 1. mgr. og því að ráðherra fái víðtækaheimild til að setja slíkt bann í reglugerð, útvíkka bannið til annarra aldurshópa eða jafnvel gangandi og skilyrða hjólreiðar við sérstakan fataburð eins og hugmyndir hafa verið uppi um.

Þessi grein lögfestir notkun ráðherra á reglugerðarheimild um bann við hjólreiðum ungmenna undir 15 ára aldri án reiðhjólahljálms. Bannið byggir ekki á opinberum rökum og er byggt á misráðinni reglusetningu, sem bar ekki merki um góða stjórnslu, og hefur reynst skaðleg heilsu ungmenna sem hafa verið fæld frá hjólreiðum og fara því á mis við holla hreyfingu. Bannið vinnur gegn markmiðum stjórnvalda á mörgum sviðum þar sem auknar hjólreiðar hafa jákvæð áhrif.

Miklir þjóðhagslegir hagsmunir eru fólgnir í auknum hjólreiðum ekki bara í formi sparnaðar í uppbyggingu umfangsmikilla umferðarmannvirkja heldur miklu frekar í áhrifum á lýðheilsu á tímum vaxandi kyrrsetu og hreyfingarleysis. Nánast alls staðar þar sem hjálmaskylda hefur verið tekin upp, hafa hjólreiðar annað hvort minnkað (Ísrael, Ástralía), staðið í stað eða dregist aftur úr nágrannaríkjum eða fylkjum (BNA) ¹Þegar horft er til kostnaðar þjóðfélagsins af umferðarmannvirkjum og lífstíllsjúkdómum er einfaldlega of mikið í húfi til þess að velmeinandi ráðherra einn síns liðs geti með illa grundaðri reglugerðarsetningu stefnt öllu uppbyggingarstarfi síðustu ára í hjólreiðum í voða.

Þekkt er viðamikil dönsk rannsókn sem sýndi fram á það að daglegar hjólreiðar efla hreysti og geta lengt lífið um nokkur ár². Lars Bo Andersen höfundur þeirrar rannsóknar skrifaði þingmönnum danska þingsins opið bréf þar sem hann skoraði á danska þingmenn að hafna lagafrumvarpi sem átti að banna dönskum ungmennum undir 15 ára aldri að hjóla án reiðhjólahljálms og fylgir það með þessari umsögn.³

Einnig fylgir með annað bréf⁴ sent af sama tilefni undirritað af sama Lars Bo Andersen og fjölmörgum öðrum sérfræðingum á þessu sviði, t.d. Thomas Krag fyrrverandi formann Dansk Cyklist Forbund, sem var viðstaddur stofnfund LHM. Þar er farið yfir staðreyndir málsins líkt og LHM hefur reynt að gera í fyrri umsögnum. Þar kemur t.d. fram að svipuðum lagafrumvörpum hefur nýlega verið hafnað í Bretlandi, Frakklandi, Ítalíu, Póllandi, Sviss og Noregi. Einnig er bent á að þetta ákvæði er andstætt því sem kemur fram í riti frá Evrópuráði samgönguráðherra:

"... even the official promotion of helmets may have negative consequences for bicycle use. If the importance of wearing a helmet is stressed, the implied message is that cycling is extraordinary dangerous. The report on cycling shows, however, that refraining from bicycle use has far greater negative consequences for health than increasing bicycle use without the wearing of helmets. To prevent helmets having a negative effect on the use of bicycles, the best approach is to leave the promotion to the manufacturers and shopkeepers".

European Council of Ministers of Transport - National Policies to Promote Cycling - 2004

1 Transport ökonomisk institutt, Oslo

2 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.

3 http://www.copenhagenize.eu/projects/images/Lars_Bo_Andersen_brev.pdf

4 http://www.copenhagenize.eu/projects/nej_til_hjelmtvang.html

Þriðja bréfið sem fylgir er áskorun frá European Cyclist Federation (ECF) til íslenskra þingmanna um að hafna frumvarpi um hjálmaskyldu⁵.

Um 1. mgr. 76. gr. Skyldunotkun reiðhjólahljalma

Eftir nokkrar misheppnaðar tilraunir til að koma skyldunotkun reiðhjólahljalma á með lögum var 72. grein bætt inn í nágildandi umferðarlög og ráðherra gefnar frjálssar hendur um að setja reglur eftir eigin höfði. Slíkt er mjög óheppilegt. Heimildina nýtti ráðherra til þess að banna ungmennum að hjóla án reiðhjólahljalms, án þess að hafa neitt af reglum vandaðrar lagasetningar að leiðarljósi. LHM telur því afar mikilvægt að reynt verði að bæta úr ágöllum þess ferils með ítarlegri skoðun á gagnsemi og skaðsemi bannsins í stað þess að taka ákvæði um hjólreiðabann barna og unglinga, án endurskoðunar, inn í lög.

Ef t.d. er horft til nokkurra grunnatriða í stjórnisýslulögum ætti að vera augljóst hversu vond lagasetning það er ef Alþingi ætlar nú að setja í lög bann við hjólreiðum ungmenna án reiðhjólahljalma án þess að endurskoða það með hliðsjón af eftirfarandi sjónarmiðum :

1. **Upplýsingaskylda.** Ekkert finnst um ástæður núverandi reglu sem ráðherra setti 1999 á vefsíðum ráðuneyta né Alþingis. Reglan er í raun hvergi birt nema hjá Umferðarstofu. Í gegnum tíðina hafa verið settar fram fullyrðingar sem standast ekki skoðun eins og að það sé „lífsnauðsyn að enginn sé á hjóli án hjálms“. Eða „dregur úr alvarleika [slysa] og minnkar líkurnar á alvarlegum höfuðmeiðslum um allt að 80%.“ - tala sem á enga samsvörun í raunveruleikanum eins og LHM hefur fjallað um í fyrri umsögnum.
2. **Rannsóknarreglan.** Þvert á tilgang þessarar lagasetningar um endurskoðun umferðarlaga er lagt til að þessi óútskýrða regla verði sett í lög án endurskoðunar á tilgangi hennar með tilliti til nýjustu rannsókna eða skoðunar á afleiðingum þess að hún var sett á sínum tíma. LHM hefur í umsögnum sínum bent á rannsóknir sem sýna að hjálmaskylda getur leitt til samdráttar í hjólreiðum, minni hreyfingar og að dragi úr öryggi heildarinnar. Einnig að það geti aukið líkurnar á að ungmenni á viðkvæmum aldri hætti að hjóla. Ný íslensk rannsókn sem kynnt var á Samgönguviku 2012 sýnir hverfandi hlutdeild hjólreiða í framhaldsskólum⁶. Það að vísa einungis til þess að gamlar reglur skuli settar í lög undanskilur löggjafann ekki frá þeirri skyldu að taka regluna til endurskoðunar enda er tilgangur þessarar lagasetningar að endurskoða lögin.
3. **Rökstuðningur.** Engin rök eru færð fyrir þessu banni. LHM hefur á öllum stigum málsins kallað eftir því að gerð verði grein fyrir ástæðum þessa banns í greinargerð án þess að því hafi verið sinnt. LHM hefur einnig lagt

5 http://lhm.is/images/stories/skjol/2011/110304%20ecf_no%20Helmet%20law_for_liceland.pdf

6 <http://www.lhm.is/hjolad-til-framtidar-2012> og

http://skemman.is/stream/get/1946/3911/7469/3/Hj%C3%B3la%C3%B0_%C3%AD_sk%C3%B3lann-tilb%C3%BAi%C3%B0.pdf

fram mörg rök gegn þessu banni sem við hvetjum eindregið til að verði tekin til skoðunar. Sjá fyrri umsagnir 2008⁷, 2009^{8,9}, 2010¹⁰, 2011^{11,12} sem allar standa enn.

4. **Jafnræðisreglan.** Sé þessu banni ætlað að draga úr alvarlegum höfuðáverkum ungmenna ber að hafa í huga að þeim er síst hættara við slíkum áverkum sem farþegar í bifreiðum og sem gangandi vegfarendur. Því er það brot á jafnræðisreglu að banna hjólreiðar án veigalíttilla reiðhjólahljálma sem eingöngu eru hannaðir til að hlífa við fall og horfa framhjá öðrum hugsanlega hættulegri fararmátum. Enginn hefur látist á reiðhjóli í tæp 15 ár ólíkt öðrum fararmátum¹³.
5. **Meðalhófsreglan.** „Stjórnvald skal því aðeins taka íþyngjandi ákvörðun þegar lögmætu markmiði, sem að er stefnt, verður ekki náð með öðru og vægara móti. Skal þess þá gætt að ekki sé farið strangar í sakirnar en nauðsyn ber til.“ LHM hefur bent á hversu íþyngjandi þetta ákvæði er og að það brýtur gegn yfirlýstum markmiðum stjórnvalda í samgöngumálum, lýðheilsumálum og umhverfismálum. Ef auka á hlutfallslega notkun reiðhjólahljálma eru ótal vægari leiðir til þess en að leggja blátt bann við hjólreiðum án þeirra. Varla er hægt að finna leið sem væri meira íþyngjandi og strangari en sú að banna hjólreiðar eins og hér er lagt til.

LHM tekur undir áskorun Evrópusambands hjólreiðamanna, ECF, til Alþingis¹⁴ um að falla frá nógildandi hjálmaskyldu. Þau viðhorf sem þar eru sett fram eru ríkjandi meðal hjólreiðafélaga jafnt hérlendis sem í Evrópu. Áhersla stjórnvalda á að vera á að búa fólki öruggt umhverfi og að forða slysum en ekki varpa ábyrgðinni á hugsanleg fórnarlömb með því að skylda þau til að klæðast varnarbúnaði.

Taka má fram að LHM telur ekkert því til fyrirstöðu að framleiðendur og söluaðilar hvetji til notkunar reiðhjólahljálma svo fremi málflytningur sé hófsamur og styðjist við bestu fánlegu þekkingu og að ekki sé beitt hræðsluáróðri. Jafnframt eru samtökin alls ekki á móti hjálmanotkun. Að okkar áliti ofmeta yfirvöld áhrif lagasetningar á tíðni hjálmanotkunar. Ef yfirvöld vilja áfram hvetja til hjálmanotkunar sýnir reynslan að þau ná betri árangri með jákvæðum áróðri en lagasetningu sem lögregla á að fylgja eftir. Til dæmis má nefna að hjálmanotkun var metin um 83%¹⁵ meðan Hjólað í vinnuna 2011 stóð yfir en það er mun hærri tala en

⁷ <http://www.lhm.is/lhm/skjol/285-breytingatill-lhm-vegna-endurskor-umferaga>

⁸ <http://www.lhm.is/lhm/skjol/319-drjum-umfer-og-athugasemdir-lhm-viu>

⁹ <http://www.lhm.is/lhm/skjol/332-umsagnir-um-drumvarpi-til-n-umferaga-r-umfer>

¹⁰ <http://www.lhm.is/lhm/skjol/498-umsoggn-lhm-v-frumvarps-til-umferarlag>

¹¹ <http://www.lhm.is/umferdarfrumvarp2011>

¹² <http://www.lhm.is/lhm/skjol/639-athugasemdir-lhm-vie-umsoggn-rannsoeknarnefndar-umferarslysa-vie-umferarloe-gvorie-2010>

¹³ Samkvæmt slysaskráningu

¹⁴ http://lhm.is/images/stories/skjol/2011/110304%20ecf_no%20Helmet%20law_for_Iceland.pdf

¹⁵ <http://www.vis.is/umvis/frettir/frett/2011/05/06/83-hjolreidamanna-med-hjalm>

í öllum nágrannalöndum okkar. (24% úr og í vinnu í Svíþjóð 2011¹⁶). Þó er hjálmanotkun í þessum aldurshópi ekki skylda hér á landi. Þetta má bera saman við árangur lagasetningar á öðrum sviðum eins og banni við að tala í farsíma í akstri en það brjóta flestir ökumenn sem eiga farsíma á annað borð.

Um 4. mgr. 76. gr. Um reglugerðaheimildir ráðherra.

Líkt og í 75. gr. eru lagðar að jöfnu reglur sem ráðherra fær víðtæka heimild til að setja „óvörðum vegfarendum“ hvort sem þeir ferðast á bifhjólum, reiðhjólum eða jafnvel gangandi þó þar sé ekki saman að jafna. Meðan reiðhjól eru líklega öruggustu ökutæki landsins á allt annað við um bifhjól og engin ástæða til að spyrða saman eða setja þessum ólíku fararmátum sömu reglur um öryggisbúnað enda er notaður ólíkur búnaður á þessum ólíku farartækjum.

Í ljósi slæmrar reynslu af núgildandi heimild ráðherra er mikilvægt að honum verði ekki gefin víðtæk heimild til að banna hjólreiðar án tiltekinna höfuðfata eða klæðaburðar. Reynslan frá Evrópu þar sem hjólandi fólki eru almennt ekki settar slíkar íþyngjandi reglur sýna að hjólreiðar eru öruggar og engin þörf á þessum íþyngjandi reglum. Núgildandi reglur um ljósabúnað og glit á reiðhjólum gera líklega meira til að forða slysum en illa ígrundaðar reglur um klæðaburð.

LHM óskar eftir því að 4. mgr. og umfjöllun um hana í greinargerð með frumvarpinu verði endurskoðuð. Taka þarf af öll tvímæli um að ráðherra hafi einungis heimild til að setja reglugerð um eðli og eiginleika öryggisbúnaðar en geti ekki útvíkkað bann við hjólreiðum án hlífðarhjálma í 1. mgr., til annarra aldurshópa, eins og kemur fram í greinargerðinni.

Tillögur um breytingar á 76. gr.

1. Lagt er til að fyrstu þrjár málsgreinar 76. gr. verði felldar úr frumvarpinu.
2. Það í 4. mgr. sem snýr að hjólandi verði gert skýrara til að taka af öll tvímæli um að ráðherra hafi einungis heimild til að setja reglugerð um tæknilegar kröfur, flokkun og eiginleika öryggisbúnaðar fyrir hjólandi en ekki um notkun hans. Það er enda í samræmi við eitt af meginmarkmiðum frumvarpsins um að helstu háttennisreglur séu lögbundnar en séu ekki settar í stjórnvaldsfyrirmælum.

Tillaga að orðalagi 4. mgr. sem verði 1. mgr.:

„Ráðherra setur í reglugerð ákvæði um flokkun og gerð öryggis- og verndarbúnaðar gangandi og hjólandi vegfarenda“

16 Cykelhjelmsanvändning i Sverige 1998–2011 – resultat från VTI:s observationsstudie. Jörgen Larsson. VTI. 581 95 Linköping <http://www.vti.se/sv/publikationer/pdf/cykelhjelmsanvandning-i-sverige-1988-2011-resultat-fran-vtis-observationsstudier.pdf>

3. Sá hluti 4. mgr. sem ekki snýr að hjólandi verði endurorðaður og felldur inn í 75. gr

Tillaga að orðalagi nýrrar málsgreinar, 5. mgr. 75. gr.:

„Ráðherra setur í reglugerð ákvæði um flokkun og gerð öryggis- og verndarbúnaðar vegfarenda á bifhjóli, torfærutæki eða öðru vélknúnu ökutæki, þ.m.t. ákvæði um hlífðarfatnað og annan hlífðarbúnað þeirra.“

Önnur tillaga til vara sem tekur á því að hjól og vagnar eru stundum með grind sem ver farþega sína og hefur betri virkni en reiðhjólahljálmur.

Við 1. mgr. bætist: „nema það sé varið með grind eða sambærilegum hætti.“

82. grein.

Það er mögulegt að misskilja ákvæði í þessari grein þannig að hún eigi við um nagladekkjanotkun reiðhjóla.

Því er lagt til að bætt verð inn „vélknúin umferð“ þar sem það á við í greininni, þ.e. í 2.-4. mgr.

Frekari rökstuðningur ef þarf er í umsögn um frumvarp til umferðarlaga á 139. þingi.

Fyrir hönd stjórnar Landssamtaka hjólreiðamanna



Árni Davíðsson formaður

Páll Guðjónsson

Morten Lange

Haukur Eggertsson