

Nefndasvið Alþingis
Umhverfis- og samgöngunefnd
B.t. nefndarritara



Reykjavík, 4. maí 2024

**Efni: Umsögn um frumvarp til laga um breytingar á umferðarlögum nr. 77/2019.
Þingskjal 1368 – 923. mál.**

Vísað er til erindis nefndarsviðs Alþingis, sem barst með tölvupósti þann 22. apríl sl., þar sem óskað var umsagnar Hopp um frumvarp til breytinga á umferðarlögum nr. 77/2019.

Hopp mun takmarka umfjöllun sína um þær greinar frumvarpsins sem snúa að smáfarartækjum. Sá hluti frumvarpsins byggir á skýrslu starfshóps innviðaráðherra um stöðu smáfarartækja. Í sem stystu máli er frumvarpinu ætlað að koma í veg fyrir slys meðal notenda rafskúta.

Skilgreining smáfarartækja

Í frumvarpinu er lagt til að búa til nýjan flokk ökutækja, smáfarartæki, í stað þess að flokka rafskútur með reiðhjólum eins og gert er í umferðarlögum. Hopp telur skynsamlegt að skilgreina smáfarartæki eingöngu út frá hámarkshraða og þeirri staðreynd að þau séu hvorki reiðhjól né bifhjól. Mikli nýsköpun á sér stað um þessar mundir þegar kemur að léttum farartækjum og myndu takmarkandi skilgreiningar á stærð, þyngd eða vélarafli mögulega hindra þá þróun. Einnig er tekið fram að smáfarartæki skuli fylgja sömu reglum og reiðhjól, nema þegar annað er tekið fram. Hér fyrir neðan verður fjallað um þær undantekningar.

Akstur á akbrautum

Notkun rafskúta takmarkast í dag við gangstéttir, göngu- og hjólastíga. Hopp hefur lengi bent á að gangstéttarbrúnir, misfellur á gangstéttum og aðrar skyndilegar breytingar á undirlagi séu orsök fjölmargra óhappa á rafskútum. Í frumvarpinu er brugðist við þessu

með því að banna akstur á rafskútum á akbrautum ef hámarkshraði er meiri en 30 km/klst. Er þetta til mikilla bóta og mögulega sú tillaga frumvarpsins sem muni hafa mestu áhrifin til fækkunar á óhöppum og slysum á rafskútum. Hopp vill þó benda á að einnig væri hægt að sleppa þessari grein algjörlega, því með nýju ákvæði um smáfarartæki fellur einnig úr gildi C-liður 30. tölul. 1. mgr. 3. gr. laganna, en þar er að finna umrætt bann við akstri á akbrautum. Með því að sleppa þessu ákvæði myndu því gilda sömu reglur um smáfarartæki og reiðhjól, en Hopp telur notendur rafskúta jafnhæfa notendum reiðhjóla til að meta aðstæður þegar kemur að því að velja öruggar leiðir.

Aðrir valkostir

Sá hluti frumvarpsins sem snýr að smáfarartækjum snýst aðallega um öryggi notenda þeirra. Hopp telur að hægt sé að ná fram þeim markmiðum án íþyngjandi lagasetningar sem er mögulega letjandi fyrir núverandi og framtíðar notendur umhverfisvænni samgöngutækja.

Hopp vill hvetja stjórnvöld, bæði ríki og sveitarfélög, til að huga að fjölbreyttari leiðum til að tryggja öryggi þeirra vegfarenda sem hafa ákveðið að nýta sér umhverfisvæna ferðamáta. Fyrst ber að nefna áframhaldandi vinnu við hjólastíga og hjólareinar sem eru aðgreindar frá annarri umferð. Sé alvara bak við áform um að auka hlut virkra ferðamáta og örflæðis í umferðinni er það besta fjárfestingin.

Aftur vill Hopp benda á að fræðsla og vitundarvakning er mun líklegri til árangurs en lagasetning þegar kemur að því að fækka slysum. Rafskútur eru nýleg viðbót við umferðarflóru Íslands og þarf að læra að umgangast þær jafnt og aðra ferðamáta.

Efla þarf slysarannsóknir á virkum ferðamátum á Íslandi. Ef frá er talin rannsókn dr. Hjalta Más Björnssonar sem náði til þriggja mánaða sumarið 2020 hefur orsök slysa og óhappa á rafskútum lítið verið rannsökuð. Engar rannsóknir eru til á Íslandi sem gera greinarmun á rafskútum í einkaeigu og deilirafskútum.

Samtökin Micromobility for Europe (MMfE), sem Hopp er aðili að ásamt flestum stærstu samgöngudeilifyrirtækjum Evrópu, gaf nýlega út tölfræði um slys og óhöpp sem byggir að hluta til á staðsetningargögnum frá rafskútum fyrirtækjanna. Niðurstöður sýna að slysum á deilirafskútum í Evrópu fer mjög fækkandi milli ára og eru nú um 60% færri á hverja milljón kílómetra en árið 2019. Frekari rannsókna er þörf til að fullyrða um ástæður þessarar fækkunar, en telja verður líklegt að aukin reynsla notenda af almennri umferð og stóraukin áhersla á öryggi við framleiðslu rafskúta skili þar miklu.

Hopp býr yfir yfirgripsmiklu gagnasafni um allar ferðir rafskúta Hopp. Þessi gögn geta varpað skýrara ljósi á notkun rafskúta á Íslandi og gefið innsýn í almenna notkun á virkum ferðamátum. Meðal þess sem kalla má fram er fjöldi ferða á ákveðnum svæðum og/eða tímabilum, upplýsingar um vegalengdir og ferðatíma, notkun á einstaka samgönguinnviðum, hvar notendur verða fyrir óhöppum, notkun deilirafskúta samhliða almenningssamgöngum og nákvæmar tölur um framboð og eftirspurn deilisamgangna. Úrvinnsla á þessum gögnum myndi einungis fara fram ef ítrustu sjónarmiðum um persónuvernd og verndun viðskiptaupplýsinga væri uppfyllt. Hopp hefur ítrekað boðið opinberum aðilum til samtals um vinnslu þessara gagna en slíkt hefur ekki borið árangur enn.

Að lokum

Samgöngur í þéttbýli eru sem betur fer í stöðugri þróun og eru rafskútur einungis einn angur þeirrar þróunar. Við innleiðingu nýrrar tækni er við því að búast að þróa þurfi tæknina frekar sem og aðlaga ytra umhverfi og umgengni. Deilirafskútur dagsins í dag eru mun öruggari og umhverfisvænni en þegar þær komu fyrst fram á sjónarsviðið. Enn er verk að vinna þegar kemur að öryggisvitund notenda, en telja verður mun líklegra að þau markmið náist með fræðslu en lagasetningu.

Kostir smáfarartækja eru fjölmargir og mun frekari þróun þeirra einungis auka notagildi þeirra. Umhverfisáhrif þess að nýta smáfarartæki í stað bifreiða eru augljós og töluverð. Samhliða aukinni notkun, meiri reynslu notenda, betri innviðum fyrir örflæði og fækkun á ferðum í einkabílum, mun slysatíðni minnka. Hægt er að flýta fyrir þessum samdrætti með vitundarvakningu og þjálfun, byggingu innviða sem aðgreina hjólandi og gangandi frá annarri umferð og aðgerðum til að fækka bílum í umferð.

Fulltrúar Hopp eru reiðubúnir til að mæta á fund umhverfis- og samgöngunefndar til frekara samráðs um frumvarpið.

Fyrir hönd Hopp ehf.,
Eyþór Máni Steinarsson
Framkvæmdastjóri