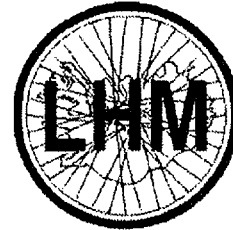


## Samgöngunefnd Alþingis

Reykjavík, 7. mars 2011

Umsögn Landssamtaka hjólréðamanna v. frumvarps til umferðarlaga, mál 495 á 139. löggjafarþingi.



Landssamtök hjólréðamanna  
www.LHM.is

### Inngangur

Hér á eftir fara athugasemdir stjórnar Landssamtaka hjólréðamanna við frumvarpi innanríkisráðherra að nýjum umferðarlögum, þingskjali 495/139.

Landssamtök hjólréðamanna (hér eftir LHM) eru hagsmunasamtök hjólréðamanna sem hafa að markmiði að efla hjólréiðar á Íslandi sem heilsusamlegan lífsmáta og sem samgöngutæki m.a. 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 alls hjólréiðafólks 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.

Áhrif aukinna hjólréiða á bættu lýðheilsu, í baráttunni við offitu, hjartasjúkdóma, streitu, þunglyndi, mengun og ótal önnur atriði eru með því mesta sem völ er á og því ætti að hlúa að hjólréiðum og efla en ekki kæfa þær með óþörfum boðum og bönnum. Í frumvarpi til nýrra umferðarlaga eru ný boð og bönn lögð á hjólréiðamenn. Við erum ekki að fjalla um þær góðu og gildu umferðarreglur sem þar eru heldur óþarfar íþyngjandi reglur um klæðaburð og leiðaval.

Til stendur að setja í lög í fyrsta skipti að fólki verði bannað að hjóla nema það sé með öryggishjálma á höfði. Þó ákvæðið gildi aðeins um þá sem eru undir 15 ára aldri er líka opnað fyrir ráðherra að útvíkka þessar reglur, án aðkomu Alþingis, til allra aldurshópa og setja svipaðar reglur um skyldunotkun á nánast hverju sem kalla má „öryggisbúnað“ s.s. endurskynsvestum á hjólréiðamenn, hestamenn og gangandi vegfarendur

Flestar lagasetningar sem takmarka frelsi einstaklinganna eru settar með langtímahagsmuni samfélagsins í huga, með það fyrir augum að koma í veg fyrir samfélagslegt tjón, hvort sem það er af efnahagslegum, umhverfislegum eða heilsufarslegum toga. Þessi ákvæði í frumvarpinu uppfylla ekki þessi skilyrði og eru að auki ekkert rökstudd. Þau eru ekki einu sinni í samræmi við þau markmið sem sett eru fram í 1. gr. laganna. Engin endurskoðun virtist hafa farið fram á eldri reglu sem þó var yfirlýstur tilgangur endurskoðunar umferðarlaganna.

Hagsmunasamtök hjólréðamanna, ekki bara á Íslandi heldur um alla Evrópu hafa lagt gegn lagasetningum sem banna hjólréiðar án hlífðarhjálma og eða án endurskynsvesta. Landssamtök hjólréðamanna LHM hafa sent inn ítarlegar athugasemdir á öllum stigum málsins allt frá 2008. Við höfum farið yfir reynslu

annarra þjóða sem hafa reynt slíka löggjöf. Reynslan er alltaf neikvæð þegar horft er heildstætt á málin. Þegar upp er staðið eru það auknar hjólréiðar sem auka öryggi einstakra hjólréiðamanna og hefur notkun hjólréiðahjálma lítil áhrif til eða frá. Hver er þá þörfin á að leiða þessar takmarkanir á frelsi einstaklinga í lög?

Við viljum auka hjólréiðar og teljum ekki að bann við hjólréiðum án hlífðarhjálms hjálpi því markmiði né boð um ljótan fatnað. Við viljum fá að velja fötin okkar sjálf og hvort við notum reiðhjólaljálma eða ekki. Það eru hvorki fötin né hjálmarnir sem bæta hreysti og umhverfi heldur hjólréiðar sem eru og verða áfram einn öruggasti fararmáti sem völ er á. Bæði þegar hjólað er með reiðhjólaljálma í öryggisvesti og án – bæði er gott!

Vonandi verður þessum lögum breytt í umfjöllun samgöngunefndar og þingsins og skynseminni leyft að ráða.

Hvorki hjólréiðafólk né gangandi vegfarendur áttu fulltrúa í þeirri nefnd sem samdi upphafleg frumvarpsdrög og leggur það ríkari skyldur en ella á samgöngunefnd að leiðrétta þann halla sem frumvarpið felur með sér gagnvart hjólréiðafólki. LHM gerði í tvígang meiriháttar athugasemdir við frumvarpsdrög samgönguráðherra, fóru ítrekað fram á fund með ráðuneytinu, en fékk litlu hnikað í þeim málum sem samtökin telja einna mikilvægust. Þá sakna LHM í greinargerð að nefndin geri tillögur að breytingum á öðrum lögum eða reglugerðum sem væru til þess fallnar að ná betur fram markmiðum laganna og að samræmi sé þar á milli og má þar nefna vegalög.

Samtökin harma hversu lítið tillit er tekið til sjónarmiða félagsskapar sem sérhæfir sig í að auka veg hjólréiða, af fólk með enga eða takmarkaða þekkingu á flóknu samspili hjólréiða við aðra samgöngumáta. Lögin ganga lengra en í löndunum sem við miðum okkur við og hafa fyrir löngu náð árangri sem er öfundsverður í hlutdeild hjólréiða til samgangna með tilheyrandi umhverfislegum og heilsufarslegum ávinning. Það er skoðun LHM að löggjöf Dana og Hollendinga á sviði hjólréiða sé í alla staði vandaðri, skynsamari og líklegri til að auka veg hjólréiða, draga úr umferðarþunga einkabílsins, vinna gegn mengun og útblæstri koltvísýrings og að auka langlífi og almennta lýðheilsu landsmanna. Árangur þeirra talar sínu máli, og lítil hlutdeild hjólréiða á Íslandi segir líka sitt. Ef efla á hjólréiðar þarf að höfða til þeirra sem eru líklegir til að skipta um ferðamáta, fremur en þeirra sem nú þegar hjóla, það gera þessi nýju lagaákvæði ekki.

LHM leggja hér með fram athugasemdir sínar við frumvarp ráðherra en óska jafnframt eftir fundi með samgöngunefnd til að fara yfir þessi atriði og aðstoða eftir fremsta megni við að láta þessi lög endurspegla virðingu fyrir umhverfisvænsta og hollasta ökutækinu.

LHM gera fjölmargar athugasemdir við frumvarp þetta en leggja þó megináherslu á tvö mál, annars vegar varðandi höft á leiðavali samkvæmt í 41. gr. og hins vegar bann við hjólréiðum án reiðhjólaljálma og/eða endurskinsfatnaðar í 76. gr. undir flaggi *öryggis- og verndarbúnað hjólréiðamanna og annarra óvarinna vegfarenda.*

## Umsagnir um einstakar greinar frumvarpsins:

### 1. grein.

Markmið 1. greinar þessara laga stemma ágætlega við hjólreiðar því þær eru með öruggustu samgöngumátum sem völ er á og sá eini sem marktækar rannsóknir sýna, að séu þær stundaðar reglulega bæði lengja þær líf þeirra, sem þær stunda og bæta heilsu<sup>1</sup>, og umhverfissjónarmiðin eru óumdeild. Samtökin telja því rétt að skoða öryggishugtakið ekki of þröngt út frá beinni slyshættu í umferð heldur víðara þar sem tillit sé tekið til langtíma heilsuöryggis og langlífis. Því miður telja LHM að ýmsar greinar vinni gegn markmiði laganna.

### 3. grein.

#### 9. tl. Almennir stígar

LHM fagna ákvæðinu en benda á ósamræmi við vegalög, sem þarfnast endurskoðunar.

#### 34. tl. Reiðhjól

Reiðhjól er reiðhjól og skyldi ekki rugla það hugtak með því að fella rafknúin ökutæki undir það nafn þó þau ökutæki séu látin hlíta sömu reglum.

**Tillaga: Fella út: „Undir flokkinn reiðhjól fellur einnig samkvæmt lögnum: “**

**Setja í staðinn: „Eftirfarandi farartæki skulu hafa sömu stöðu gagnvart lögum: “**

Eða skilgreina bæði tækin í sér tölulíðum og gæta þess að samræmi sé á heitum þar og í 2. grein þar sem kemur fram að ákvæði laganna um reiðhjól gildi einnig um þessi tæki.

#### 36. tl. Sérrein

LHM fagnar því að gert skuli ráð fyrir vistvænum ökutækjum eins og reiðhjólum á sérreinum. Sérreinar þær sem víða hefur verið komið fyrir og eru með afar lítilli umferð ber að nýta fyrir hjólandi umferð, líkt og víða erlendis. Tilgangur lagningar þessara sérreina er að fækka bílum á götunum og með því að bjóða hjólreiðafólki að nota þessar ágætu leiðir fækkar um einn bíl við hvern þann sem velur að nota hjólið umfram einkabílinn. Þyki aðstæður ekki henta umferð hjólandi vegna t.d. umferðarhraða má eftir sem áður gefa það til kynna með umferðarmerkjum.

<sup>1</sup>All-Cause Mortality Associated With Physical Activity During Leisure Time, Work, Sports, and Cycling to Work. Lars Bo Andersen, PhD, DMSc; Peter Schnohr, MD; Marianne Schroll, PhD, DMSc; Hans Ole Hein, MD. Arch Intern Med. 2000;160:1621-1628.

## 7. grein.

LHM vekja athygli á þeirri bagalegu stöðu sem hjólréiðamenn lenda gjarnan í við svokölluð umferðarstýrð götuljós, sem ekki skynja hjólandi umferð. Því miður eru mörg dæmi þar sem umferðarstýrðum ljósum hefur verið komið fyrir á gatnamótum sem ekki þjóna lögboðinni umferð hjólréiðamanna. Stýringarnar skynja ekki hjólin og hjólréiðamanninum er ekki boðið upp á takka til að stýra ljósunum, aðeins endalæsa bið á rauðu ljósi. Útfæra þarf heimild hjólandi umferðar til að fara yfir gatnamót þannig að hættulaust sé við slíkar aðstæður. Slíkar lausnir eru þekktar sumstaðar erlendis.

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

Í lögum þessum er reiðhjólsmönnum leyft að notast við gangstéttir, gangstíga og göngugötur en hvergi er skilgreint eðlilegt samspil mismunandi fararmáta á þessum leiðum nema á vistgötum í 9. grein þar sem stendur: „Gangandi vegfarandi má eigi hindra för ökutækis að óþörfu.“ Það væri í samræmi við markmið laganna að bæta þarna við sama texta til að tryggja gagnkvæma skyldu vegfarenda óháð því hvort þeir eru gangandi eða hjólandi:

**Tillaga: við 14. gr. bætist: „Gangandi vegfarandi má eigi hindra för annarrar löglegrar umferðar að óþörfu.“**

## 16. grein.

Undanskilja þarf reiðhjól ákvæðinu: „Þar sem sérstakar reinar eru fyrir mismunandi tegundir ökutækja skal ökumaður nota þá rein sem ökutæki hans er ætluð.“ Því miður eru nokkur dæmi þar sem sveitarfélög hafa af ónógrri þekkingu sett niður brautir, án nokkurs samráðs við hjólréiðamenn eða í samræmi við nokkurn þekktan staðal hérlendis eða erlendis, gjarnan þar sem megintilgangur hefur verið að þrengja að akandi umferð, og kallað hjólastíga. Stígar þessir eru hins vegar þannig hannaðir að þeir draga úr öryggi hjólréiðamanna og því hlýtur krafa um skyldunotkun hjólréiðamanna á slíkum stígum að vinna mjög gegn 1. gr. laganna, þ.e. markmiðum um örugga umferð. Því er nauðsynlegt að hjólréiðsmönnum sé leyft að meta hvar öryggi þeirra er best borgið, en ekki að skylda þá til að fara hættulegri leiðir en þörf krefur, meti þeir aðstæður þannig. Er þetta ákvæði sérstaklega nauðsynlegt á meðan engar reglur eða staðlar eru í gildi um hvað kalla má hjólastíga eða hjólareinar.

LHM leggur til að 2. mgr. 16. gr. verði felld úr frumvarpinu enda er hún óþörf. Ákvæði um sérreinar er fyrst og fremst til að hleypa sérstakri umferð auðveldar áfram í þéttri umferð. Að jafnaði munu þær tegundir ökutækja nota sérreinar en engin ástæða er til að banna þeim að nota aðrar reinar þegar aðstæður eru þannig í umferðinni að hinar akreinar geta nýst þeim. Það sem er mikilvægt er að banna almennri umferð að nota sérreinar. Lögreglan á höfuðborgarsvæðinu leggur svipað til í umsögn sinni.

Sjá líka athugasemdir við 24. grein.

### 18. grein.

LHM fagnar ákvæði um skyldu þess sem beygir, að huga að umferð „óvarinna vegfarenda“.

### 22. grein.

Hér þarf að skilgreina lágmarksfjarlægð a.m.k. einn metra þegar tekið er fram úr reiðhjól, til að tryggja öryggi hjólréiðamannsins og koma í veg fyrir framúrakstur á þröngum götum þar sem ekki er nægt rými fyrir framúrakstur. 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 afar óskýrt hugtak og sumum virðist finnast nóg ef ekki er ekið utan í viðkomandi. Það væri í samræmi við markmið laganna að hafa þetta ákvæði skýrara. Hjólréiðamenn eru líka viðkvæmri fyrir t.d. sviptivindum frá stærri bifreiðum og vatnsaustri en önnur umferð og þurfa því meira rými. Það getur skapað mikla hættu þegar bifreið tekur fram úr hjólréiðamanni á akbraut án þess að gefa nægilegt hliðarbil. T.d. er í a.m.k. 10 fylkjum innan Bandaríkjana búið að setja reglur um 3 fet ( $\approx 1$  m) sem lágmarkshliðarbil þegar tekið er fram úr hjólréiðamanni.

Að setja inn lágmarksfjarlægð væri líka til þess fallið að stuðla að auknum hjólréiðum og því í samræmi við stefnu stjórnvalda, því margir veigra sér við að nota reiðhjól innan um almenna umferð af ótta við framúrakstur bílstjóra sem hafa aðrar hugmyndir um „nægjanlegt hliðarbil“ en hjólréiðamaðurinn. Það er mikilvægt að setja lágmarksbil sem hægt er að miða við til að auka öryggi og öryggistilfinningu hjólréiðamanna.

**Tillaga:** við 22. gr. bætist: „*Lágmarks hliðarbil þegar ekið er framúr reiðhjól er 1 metri frá hliðarspegli að stýrisenda á reiðhjól. Við háan ökuhraða og slæmar veður aðstæður skal hliðarbil vera meira.*“

### 24. grein.

LHM telur ekki rétt að undanskilja öll ákvæði 24. gr. akstur fram úr reiðhjól. Þannig skapi mikla hættu að taka fram úr reiðhjól við eða á vegamótum.

**Tillaga:** Síðasta mgr. 24. gr. falli niður en í hennar stað er lagt til að 3. setning 1. mgr. hefjist svohljóðandi: „*Óheimilt er að aka fram úr öðru vélknúnu ökutæki þegar óbrotin ...*“

## 26. grein.

Það vantar sambærilegar reglur gagnvart hjólandi fólki 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 lagasetningarinnar í fyrstu grein.

Hjólreiðafólk notar gangstéttar og göngustíga og sjálfsagt að setja bílstjórum þær skyldur 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 ekkert jafnræði í því að bílstjórum sé aðeins skylt að sýna öðrum hópnum aðgát og tillitssemi.

Það þarf að huga að bættu réttaröryggi hjólreiðafólks á stígum því í dag virðast þau njóta afar takmarkaðs réttar. Hjólabraut eða hjólastígur eru til dæmis ekki skilgreindir í þessum lögum. Sjá einnig athugasemdir við 41. gr.

**Tillaga: Bæta inn hjólandi vegfarendum og tala um „gangandi eða hjólandi vegfarendur“ þar sem við á.**

Reykjavíkurborg kom einnig með athugasemd við þessa grein:

- Lagt til að í fyrirsögn verði bætt við orðunum „og hjólandi“ og ákvæðum 26. gr. breytt til samræmis við fyrirsögnina.

LHM er sammála þessari tillögu og rökstuðning við hana.

## 36. grein.

Mikil fylgni er á milli umferðarhraða og slysa og samkvæmt umsögn Vegagerðarinnar má búast við að hækkun hraða úr 90 í 100 km/klst leiði af sér að látnum geti fjölgað um 61% og alvarlega slasaðra um allt að 49%. Líklega má búast við enn verri afleiðingum ef hraðinn er hækkaður í 110 km/klst sem helst eigi að koma á 2x1 eða 2x2 vegi. Á suðurlandsvegi er einmitt 1x2 vegur á undirlagi 1x1 vegar sem er svo þröngur að engin er vegöxlin heldur aðeins vegrið sem þrengja svo að umferðinni að varla er pláss fyrir ökutæki til að fara fram úr hjólreiðamanni. Vegakerfinu ber að sjálfsögðu að þjóna þörfum allra samgöngumáta og þarna er ástandið þegar óviðunandi og myndi aukinn umferðarhraði aðeins gera ástandið verra.

LHM leggst gegn þessari hækkun hámarkshraða enda fer umferð akandi og hjólandi ver saman eftir því sem hraðamunurinn eykst. Einnig er erfitt að sjá að þetta samræmist settum markmiðum lagasetningarinnar ef slys verða tíðari og alvarlegri og mengun eykst með auknum hraða.

Það þurfa að vera skýr ákvæði um að hjólreiðamenn eigi skýlausan rétt til ferða um alla vegi. Ef á að banna hjólreiðar á einni leið þarf fyrst að bjóða hjólreiðafólki upp á aðra leið, sambærilega að gæðum sem gerir ráð fyrir 40 - 50

km hraða við hönnun, en í þessu lagafrumvarpi er ekkert tekið á því máli. Ljóst má vera að verði lagður viðunandi stígur meðfram vegi með 90 km hámarkshraða eða meiri, mun hjólandi umferð færa sig þangað án sérstakra lagaboða.

#### 41. grein.

Það þarf að orða það með skýrum hætti í lögnum að hjóltreidamaður megi ávallt nota akbrautir líkt og segir í 16. gr. Í fyrri athugasemdum frá okkur var farið ítarlega yfir þetta mál og það er annað af helstu áherslumálum LHM að hjóltreidamenn haldi þessum skilyrðislausu rétti.

LHM telur nauðsynlegt að hjóltreidamenn hafi svigrúm til að nota þau umferðarmannvirki sem hentugust og öruggust eru hverju sinni fyrir ferð hjóltreidamannsins. Hönnun og merkingar hjólastíga og hjóltreina ættu almennt að duga til að hjólandi noti stíga og reinar þeim ætlaðar.

Gönguleiðir með blandaðri umferð gangandi og hjólandi skal ávallt líta á sem varaleið, t.d. fyrir börn, en ekki sem aðalleið hjóltreidamanna enda er hann settur í allt aðra og lakari réttarstöðu þar. Gæta þarf jafnræðis milli vegfarenda, óháð samgöngumáta, eins og stendur í 1. grein og slíkar takmarkanir gengu þvert á markmið laganna.

Til að ná markmiðum 1. gr. um jafnræði milli vegfarenda, óháð samgöngumáta þyrfti að nálgast hlutina frá sjónarhorni vegfarenda:

- Vegfarendur akbrauta, hvor sem þeir eru hjólandi eða á bíl eru í dag jafn réttháir, hafa gagnkvæmar skyldur gagnvart hvor öðrum og notast við reglur hægri umferðar þegar þeir mætast.
- Vegfarendur göngusvæða, hvort sem þeir væru gangandi eða hjólandi væru jafn réttháir, hefðu gagnkvæmar skyldur gagnvart hvor öðrum og notuðust að jafnaði við reglur hægri umferðar þegar þeir mættust.

Landssamtök hjóltreidamanna leggja til að ekki verði gert að skyldu að nota sérstakan aðbúnað fyrir hjóltreidamenn skv. 2. mgr. og 4. mgr. 41. gr. frumvarpsins, og lagðar við sektir ef það er ekki gert. Með aðbúnað er hér átt við t.d. hjólastíga og hjóltreinar.

Rétt er að taka fram að hjóltreidamenn og LHM hafa ekkert á móti því að nota sérstakan aðbúnað svo fremi hann sé ekki hættulegur eða óhentugur fyrir hjóltreidamenn.

Þessi tillaga LHM er sett fram með öryggisjónarmið hjóltreidamanna í huga og hún er í fullu samræmi við núllstefnu í umferðaröryggismálum.

Rökin fyrir þessari tillögu LHM eru eftirfarandi:

- Engin staðall eða reglur eru til um þennan aðbúnað og jafnvel þótt svo væri er ekkert sem hindrar sveitarfélög að bjóða hjóltreidamönnum óhentugan og hættulegan aðbúnað. Við þekkjum mýmörg dæmi um slíkt.

- Að þurfa að nota hættulegan aðbúnað eykur slyshættu, dregur úr öryggi og fælir frá hjólréiðum.
- Besta leiðin til að fá hjólréiðamenn til að nota sérstakan aðbúnað er að byggja öruggan, hentugan og skilvirkan aðbúnað. Það þarf ekki að skylda neinn til að nota hann ef hann uppfyllir þessi skilyrði. Hönnun og merkingar stíganna ættu almennt að duga til að gangandi noti göngustíginn og hjólandi hjólastíginn
- Í mörgum tilvikum er fólk á ferð saman gangandi og hjólandi og yrði samkvæmt frumvarpinu þetta fólk að ganga og hjóla aðskilið. Til dæmis foreldrar sem eru að láta barn hjóla o.s.frv.
- Þetta er óþörf forsjárhyggja. Almennungi er vel treystandi til að haga sér með ábyrgum hætti. Betra er að ná markmiðum um aðskilda umferð og tillit milli vegfarenda með fræðslu til almennings.
- LHM hafa í ritum sínum „Samgönguhjólréiðar“ og „Þversagnir í öryggismálum hjólréiðafólks“ farið ítarlega yfir málaflökkinn og bent á rannsóknir sem sýna fram á að þar sem hjólréiðafólk er að nota stígakerfi getur verið mun hærri slysatíðni í samanburði við þá sem nota einfalt umhverfi gatnanna.

## Um 2. mgr.

Greinin er samhljóða nógildandi lögum nema skotið er inn; Hjólréiðamaður skal hjóla á hjólastíg eða hægra megin á akrein þeirri sem lengst er til hægri og ætluð er almennri umferð.

Greinin er klúðurslega orðuð og opin fyrir túlkun með því að nota hugtök sem ekki eru skilgreind og hafa mismunandi merkingar í huga fólks. Líklegt er að margir líti svo á að nú eigi hjólréiðamaðurinn að fara af götunni og upp á gangstétt eða stíg ætlaðan blandaðri umferð gangandi og hjólandi. Í raun fá hjólréiðamenn slíkar ábendingar í dag af og til frá bílstjórum sem ekki þekkja umferðarlögin betur.

Slík túlkun er algerlega óásættanlegt hjólréiðamönnum enda bjóða blandaðir stígar ekki upp á sömu gæði og greiðar götur, því bæði eru gönguleiðir oft flóknar og hlykkjóttar, hjólréiðamenn eru ávallt í órétti þar gagnvart gangandi vegfarendum og geta engan veginn ferðast á kjörhraða þar, líkt og á götum.

Hjólréiðamenn myndu túlka þetta svo að þarna væri átt við sérstakan stíg eingöngu ætluðum hjólréiðamönnum. Í dag eru þeir hvergi til á Íslandi samhliða akbraut.

Hvað átt er við með „hjólastíg“ er ekki ljóst enda er hann ekki skilgreindur beint. Hvað ef sérrein fyrir hjól er til staðar eins og nú er á hluta Suðurgötu? Sú rein er í senn ákjósanleg fyrir hjólréiðamenn en líka dæmi um aðbúnað sveitafélags sem



ekki stenst lög eða reglur ef marka má sjónvarpsfrétt þar sem vitnað var í lögregluna.<sup>2</sup>

**Tillaga: 2. mgr. verði að mestu óbreytt frá núgildandi lögum:**

**„Hjólreiðamaður skal að jafnaði hjóla hægra megin á akrein þeirri sem lengst er til hægri ...“**

**Um 4. mgr.**

4. mgr. heimilar hjólreiðamönnum að hjóla á gangstétt eða göngustíg enda valdi það ekki gangandi vegfarendum hættu eða óþægindum.

Umferð gangandi og hjólandi fer ekki alltaf vel saman enda er reiðhjólum ætlað að nota akbrautir að öllu jöfnu. Þar eru leiðir beinar og greiðar og fátt sem þvælist fyrir.

Á gangstéttum og gangstígum innan um gangandi vegfarendur sem hjólreiðamaðurinn er réttláus gagnvart og þarf ávallt að víkja fyrir er hjólreiðamönnum ekki boðið upp á sömu gæði eða réttarstöðu.

Stjórnvöld hvetja fólk til að nota þessar leiðir t.d. með útgáfu korta sem sýna gangstéttar og göngustíga sem hluta af stígakerfi ætluðu hjólreiðafólki.

Þeim ber því skylda til að skilgreina samspil gangandi og hjólandi á gönguleiðum betur en einungis að setja þá skylda á hjólreiðamenn að víkja ávallt, án þess að það sé gagnkvæm skylda af hálfu gangandi vegfarenda. Slíkar skyldur er betra að skilgreina miðað við mismunandi vegfarendur frekar en eingöngu út frá farartækinu eins og nefnt er að ofan

Boð og bönn greinarinnar gagnvart mismunandi gerðum stíga eða málaðri miðlínu eftir stígum eru ruglingsleg, óþörf og beinlínist til trafala.

Umferðarreglur göngusvæða þurfa að vera einfaldar og skiljanlegar 7 ára barni. Foreldrum á göngu með barn á hjóli er bannað að ferðast saman í rólegheitum eftir göngustíg ef hjólastígur er til hliðar. Slíkir stígar eru ekki alltaf samsíða þó þeir liggi sömu leið eins og sjá má í Fossvogsdal.

**Tillaga: Allt eftir 1. setningu 4. mgr. verði felld út og síðan bætt við:**

**„Vegfarendur gangstétta, göngustíga og göngugatna hafa sama rétt og sömu skyldur og gangandi vegfarendur gagnvart annarri umferð. Á þessum gönguleiðum skal vera hægri umferð, farið framúr vinstra megin, vegfarendur skulu víkja fyrir umferð frá hægri og fara eftir ákvæðum 4. gr. varðandi tillitssemi og almenna aðgæsluskyldu.“**

<sup>2</sup> RÚV 23. sept. 2010 <http://dagskra.ruv.is/sjonvarpid/4547110/2010/09/23/10/>

#### 42. grein.

Varðandi 1. mgr. tókum við fram að við erum við sátt við óbreytt aldursmörk og tókum undir orð greinargerðarinnar í því sambandi.

Við fögnum því að tekið var tillit til óska okkar og almennt bann við að reiða tekið út. Þessi setning er samt óþörf og færi best á því að taka hana út því ákvæði 77. gr. „Farþega má eigi flytja svo marga eða á þann hátt að það valdi þeim eða öðrum hættu.“ ættu að duga.

**Tillaga: Síðasta setning 2. mgr. falli á brott.**

**Þ.e. „ Á reiðhjóli má eigi flytja fleiri farþega en það er ætlað til “**

Hið sama á við um síðustu mgr. 42. gr. en 77 gr. tekur á hleðslu ökutækja með almennari hætti og gætir meira jafnræðis.

**Tillaga; 3. mgr. 42. gr. falli á brott. Þ.e.**

„Eigi má flytja á reiðhjóli þyngri hluti eða fyrirferðarmeiri en svo að ökumaður geti haft fullkomna stjórn á reiðhjólinu og gefið viðeigandi merki. Eigi má heldur flytja á reiðhjóli hluti sem valdið geta öðrum vegfarendum óþægindum.“

#### 62. gr.

Nú er boðið upp á kennslu í Hjólafærni eftir fyrirmynd breskra stjórnvalda þar sem hjólreiðafólki er kennt að hjóla með öruggum hætti í umferðinni. Þarf kannski að taka fram að þessar greinar eigi aðeins við um kennslu til ökuréttinda á vélknúin ökutæki?

#### 76. grein.

**Landssamtök hjólreiðamanna leggja til að 4. mgr. 76. gr. verði felld úr frumvarpinu. Enn fremur er lagt til að ekki verði sett á hjálmaskylda á fullorðna í lögunum eins og nokkrir umsagnaraðilar fóru fram á.**

**Tillaga: að 76. gr. falli niður.**

**Tillaga til vara: að 4. mgr. 76. gr. verði felld úr frumvarpinu.**

**Enn fremur er lagt til að ekki verði sett á hjálmaskylda fullorðinna í lögunum né bætt við sektarviðurlögum við venjulegum hjólreiðum (án hjálma) en gera má ráð fyrir að einhverjir umsagnaraðilar frumvarpsins fari fram á slíkt.**

LHM er alfarið á móti áformum um að banna hjólreiðar 14 ára og yngri án sérstakra hlífðarhjálma sem og heimild ráðherra til að útvíkka þessa skyldunotkun til annarra aldurshópa með reglugerð. Þetta er eitt helsta baráttumál samtakanna sem byggir á mjög víðtækum vísindagögnum og rýni á rannsóknum.

Rétt er að taka fram í upphafi að LHM er ekki á móti hjálmanotkun, hvatningu, upplýsingagjöf eða fræðslu opinbera yfirvalda eða áhugasamtaka til hjálmanotkunar eða notkunar annars búnaður. Það er svo fremi að hófsemdar sé gætt í upplýsingum, áróðri og fræðslu og stuðst við bestu þekkingu á þessu sviði og að hættur séu settar í samhengi. Ekki skal beita hræðsluáróðri.

Þessi tillaga LHM er sett fram með öryggisjónarmið hjólréiðamanna í huga og hún er í fullu samræmi við núllstefnu í umferðaröryggismálum. Ekki er staðið gegn hjálmanotkun sem slíkri heldur hjálmaskyldu. LHM er ekki eitt á báti í þessari afstöðu. Samtök evrópskra hjólréiðamanna, European Cyclists Federation (ECF) er með sömu stefnu<sup>3</sup>. Umsögn þeirra varðandi ákvæði þessarar greinar fylgir með. Hollensk yfirvöld leggja einnig gegn hjálmaskyldu en þar eru hjólréiðar mestar í Evrópu<sup>4</sup>. Vegagerðin norska Statens vegvesen lagðist og gegn hjálmaskyldu barna í Noregi<sup>5</sup>. Rökin fyrir þessari tillögu LHM eru eftirfarandi hvað varðar hjálma en svipað má segja um annan öryggisbúnað s.s. endurskinsvesti:

- Með hjálmaskyldu er ekki bara verið að skylda hjólréiðamenn til að nota hjálm. Það er líka verið að banna hjólréiðar án hjálms. Þessu má líkja við að banna göngu án hjálms/endurskinsvestis eða hvað eina sem stjórnvöldum kann að detta í hug og gæti talist öryggis- og vamarbúnaður.
- Hjálmaskylda er líkleg til að draga úr hjólréiðum<sup>6</sup> og vinna þar með gegn markmiðum stjórnvalda í loftlagsmálum, lýðheilsuáttum, umhverfismálum og markmiðum sveitarfélaga um mannvænlegt umhverfi í borgum og bæjum.
- Hjálmaskylda er líkleg til að auka slysalíkur hvers einstaks hjólréiðamanns.<sup>7</sup>
- Hjálmaskylda gefur í skyn að hjólréiðar séu hættuleg iðja og hættulegri en t.d. ganga eða akstur. Hjólréiðar eru þó síst hættulegri en ganga eða akstur<sup>8</sup> og valda heldur ekki dauða eða limlestingum í umferðinni eins og bílar. Með hjálmaskyldu er brotið

3 Afstaða European Cyclists Federation bls. 12 úr: Halving injury and fatality rates for cyclists by 2020 ECF Road Safety Charter. © ECF June 2010. Skjalið í heild má nálgast hér: <http://www.lhm.is/lhm/pistlar/623-stefna-hjolreicamanna-i-evropu-ecf-i-umfereaoeryggismalum>

4 Afstaða Hollenskra stjórnvalda og hjólréiðasamtaka, bls. 17 úr: Helmets: a road safety manual for decision-makers and practitioners. Geneva, World Health Organization, 2006.

5 Norska vegagerðin, Statens Vegvesen. Fréttatilkynning norsku vegagerðarinnar ásamt með tengli á skýrslu um þetta atriði <http://www.vegvesen.no/Om+Statens+vegvesen/Media/Nyhetsarkiv/Nasjonalt/Ikke+sykkelhjelp%C3%A5bud+for+unge.52375.cms>

6 Robinson DL. Safety in numbers in Australia: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling. Health Promotion Journal of Australia, 2005;16:47-51.

Þversagnir í öryggismálum hjólafélags, Erindi John Franklin í Borgarbókasafni Reykjavíkur 21. september 2007.

<http://www.lhm.is/lhm/pistlar/56-ersagnir-ryggismm-hj>

7 Lars Ekman. Safety Performance functions- tools for improved use of safety and exposure data Department of Traffic Planning and Engineering Lund Institute of Technology University of Lund, SWEDEN. [http://www.ictct.org/dlObject.php?document\\_nr=335&/Ekman.pdf](http://www.ictct.org/dlObject.php?document_nr=335&/Ekman.pdf)

8 Banaslys í umferðinni á árabílinu 1966-2006 og 1999-2008. Heimild Umferðarstofa.

á jafnræði samgöngumáta enda er hjólréiðamönnum ekki hættari við höfuðmeiðslum en öðrum vegfarendahópum.

- Ef setja á ákvæði um öryggis- og veruðarbúnað hjólréiðamanna og annarra óvarinna vegfarenda bera að gera það með lögum frá Alþingi til að tryggja aðkomu hagsmunaaðila og almennings að þeirri ákvörðun. Aðkoma almennings að setningu reglugerða er ekki trygg og þar með gæti slík reglugerð verið sett að geðþótta stjóruvalda án nægilegrar ígrundunar.

Enginn hérlendur aðili virðist hafa eins mikla þekkingu á vísindunum um virkni hjálmaskyldu og LHM. Ekki einn hjólréiðamaður hefur dáið í umferðinni á Íslandi undanfarin 13 ár, á meðan 275 aðrir hafa dáið í umferðinni. Á þessum 13 árum hafa hjólréiðar til samgangna aukist verulega.

LHM telur mjög skorta á haldbær rök fyrir því að skylda notkun hjólréiðahjálma. LHM er ekki kunnugt um að vísindalegar rannsóknir hafi verið lagðar fram málinu til stuðnings. Þyrftu slíkar niðurstöður jafnframt að hafa hlotið rýni í alþjóðlegum vísinda- og fagtímaritum. Þeir pappírar sem vísað var til í umsögn Rannsóknarnefndar umferðarslysa við frumvarpið 2010 hafa fengið falleinkunn í slíkri rýni eins og kemur fram í sérstakri samantekt sem fylgir þessari umsögn. Aðrir sögðust hafa talað við ónafngreinda „sérfræðinga“ eða rökstuddu sínar skoðanir ekkert. Sjá samantekt fyrir neðan.

Ekkert tillit er tekið til nýrri rannsókna, bæði innlendrar og erlendra sem hafa ekki sýnt fram á gagnsemi skyldunotkunar hjálma. Hér er þó, þvert á móti, ráðist í lögleiðingu reglu án nokkurs samráðs við þá aðila sem hafa kynnt sér öryggismál hjólréiðamanna best og bera hag þeirra helst fyrir brjósti. Þetta ákvæði þarf að endurskoða því þekkingu á þessu sviði hefur fleygt áfram á undanförunum árum og orðið straumhvörf í skilningi manna á gagnsemi hjálma og annarra atriða sem vega þyngra í öryggismálum hjólréiðafólks.

Sú regla ráðherra frá 1999 sem enn er í gildi er orðin 12 ára gömul og komin tími til að endurskoða hana en ekki að færa hana í lög án nokkurrar skoðunar á hvernig hún hafi reynst.

1995 var lagt fram mál 152 á 120. löggjafarþingi og reynt að koma sambærilegri skyldunotkun á reiðhjólaljálum fyrir alla aldurshópa í gegnum Alþingi með litlum árangri. Með því frumvarpi voru engar sönnur færðar fyrir gagnsemi reiðhjólaljálma, hún var sjálfgefin og þeim líkt við bílbelti í því samhengi þó ekkert samband sé á milli reiðhjólaljálma og öryggisbelta í bifreiðum. Einnig var slegið fram háum tölum um fækkun alvarlegra höfuðmeiðsla hjólréiðamanna í Ástralíu eftir að hjálmaskylda var innleidd þar. Horft var fram hjá verulegum samdrætti í hjólréiðum á sama tíma. Einnig sambærilegri fækkun alvarlegra höfuðmeiðsla gangandi vegfarenda á sama tíma. Ekki gengu þeir með reiðhjólaljálma til að ná þeim árangri. Nei, ástæðan var fjölþætt en einn stærsti þátturinn í þessari þróun á þessum tíma var átak gegn ölvunarakstri. Ölvaðir öikumenn orsökuðu nefnilega höfuðmeiðslin hjá gangandi og hjólandi vegfarendum en ekki hjálmleysi hjólréiðamannanna. Þegar ölvuðum öikumönnum fækkaði dró úr alvarlegum höfuðáverkum bæði gangandi og hjólandi vegfarenda

Í svipuðu hlutfalli en ekki varð séð að reiðhjólaihjálmar veittu hjólreiðamönnum neitt forskot. Þegar talsmenn hjálmaskyldu fullyrða að reiðhjólaihjálmar einir hafi skilað þessum árangri horfa þeir framhjá þessum staðreyndum.

Þessi grein er andstæð þeim markmiðum sem sett eru fram í 1. gr.:

- Þó í 76. grein sé hjálmaskyldan aðeins lögð á börn yngri en 15 ára þá dynur á fólki hræðsluáróður sem innprentar þá ranghugmynd hjá fólki að hjólreiðar séu hættulegar og tengist alvarlegum heilaáverkum fremur en bættri heilsu. Hræðsluáróður tengdur hjálmaskyldu vinnur þannig gegn auknum hjólreiðum og þeim miklu áhrifum sem auknar hjólreiðar hefðu til að bæta umferðaröryggi.
- Reiðhjólíð skarar fram úr sem umhverfisvænsta ökutækið sem í boði er, hvort sem horft er til orkugjafa eða alls þess sem þarf til að framleiða og viðhalda bifreið. Fyrirnefnd fælingaráhrif hjálmaskyldu vinna þannig gegn umhverfissjónarmiðum 1. greinar.
- Hjálmaskylda brýtur á jafnræði samgöngumáta því hjólandi vegfarendum er ekki hættara við alvarlegum höfuðáverkum en gangandi vegfarendum eða jafnvel bílstjórum. Hættan á höfuðáverkum er svipuð hjá báðum hópum en gangandi fólki er ekki gert skylt að ganga um með hjálm. Hvorki ganga né hjólreiðar teljast til hættulegs athæfis, þvert á móti lifa hjólreiðamenn að jafnaði lengur en aðrir.<sup>9</sup>
- 1. grein frumvarpsins talar um að auka umferðaröryggi allra vegfarenda og það hefur sýnt sig að aukinn fjöldi hjólandi hefur ekki aðeins góð áhrif á öryggi hjólandi heldur almennt í umferðinni. Frá upphafi bílaaldar á Íslandi hafa bílar valdið dauða á annað þúsund Íslendinga en á sama tíma hefur reiðhjól ekki valdið banaslysi svo vitað sé þótt reiðhjól eigi sér lengri sögu en bílar á Íslandi.
- Alls staðar, eftir því sem LHM komast næst, þar sem skyldunotkun reiðhjólaihjálma hefur verið lögleidd hefur dregið úr hjólreiðaumferð.
- Hjálmaskylda dregur úr umferðaröryggi að því leyti að hún dregur úr hjólreiðum eins og kemur skýrt fram í gögnum frá LHM<sup>10</sup>. Auknar hjólreiðar er það atriði sem eykur öryggi hjólreiðamanna mest.

Í áróðri fyrir hjálmanotkun er eðli sínu gefið í skyn að hjólreiðar séu hættulegar, því þurfi að nota hjálm. Í því sambandi er rétt að alþingismenn skoði tölur yfir banaslys til að setja áhættuna af hjólreiðum í samhengi við þá þætti sem eru hættulegastir í umferðinni. Hér að neðan er tafla sem er tekin úr skýrslu Umferðarstofu yfir umferðarslys árið 2001 og sýnir fjölda þeirra sem létust í umferðinni á árabílinu 2000 til 2009.

<sup>9</sup> John Franklin, samgönguviku 2007. Fyrirlestur um þversagnir í öryggismálum hjólreiðafólks (<http://www.lhm.is/lhm/pistlar/56-ersagnir-ryggismun-hj>)

<sup>10</sup> Robinson DL. Safety in numbers in Australia: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling. Health Promotion Journal of Australia, 2005;16:47-51.

<sup>11</sup> Umferðarslys á Íslandi árið 2009. Umferðarstofa.

Vegfarendahópar – Fjöldi látinna

	Bifreið		Bifhjól		Reiðhjól	Gangandi vegfarendur	Aðrir	Alls
	Ökumenn	Farþegar	Ökumenn	Farþegar				
2000	18	12	1	0	0	1	0	32
2001	9	15	1	0	0	1	0	24
2002	12	18	0	0	0	1	0	29
2003	11	9	0	0	0	3	0	23
2004	11	7	2	0	0	3	0	23
2005	12	4	1	0	0	1	1	19
2006	15	8	3	0	0	4	1	31
2007	10	1	3	0	0	1	0	15
2008	9	2	1	0	0	0	0	12
2009	6	5	2	0	0	2	2	17
Meðaltal	11,3	7,7	1,4	0	0	1,7	0,4	22,5

Samtals létust 113 ökumenn bifreiða, 77 farþegar í bifreið, 14 ökumenn bifhjóla, 17 gangandi vegfarendur og 4 aðrir. Samtals létust 225 einstaklingar í umferðarslysum á 10 ára bili árin 2000-2009. Engin reiðhjólamaður lést á þessu tímabili. Síðasti reiðhjólamaðurinn sem lést í slysi lést árið 1997. Nær allir þessir einstaklingar létust vegna þess að bílstjóri á bíl olli slysi með skelfilegum afleiðingum. Undantekningarnar eru þeir fáu ökumenn bifhjóla sem dattu sjálfir og biðu bana.

Meðfylgjandi eru niðurstöður einu íslensku rannsóknarinnar sem okkur er kunnugt um. Hún var birt var í Læknablaðinu 1996<sup>12</sup> þremur árum áður en núgildandi regla var sett 1999. Af textanum má ráða að höfundar höfðu trú á reiðhjólahljálmmum og urðu fyrir vonbrigðum þegar niðurstöðurnar lágu fyrir:

*„Borin var saman tíðni höfuðáverka hjá þeim sem höfðu notað hjálm þegar slysið varð, 10,6%, og hinum sem ekki höfðu notað hjálm, 10,8%. Ekki var marktækur munur, jafnvel eftir að leiðrétt hafði verið fyrir aldri, kyni og áverkastigi.“*

Reglan um skyldunotkun hlífðarhjálma er barn síns tíma sett að gefnum forsendum sem standast ekki skoðun í dag. Reyndar stóðust þær ekki skoðun á sínum tíma ef tekið hefði verið mark á niðurstöðum þessarar íslensku rannsóknar eða annarra sem þá voru komnar fram.

Í dag er orðið löngu ljóst að þær miklu væntingar sem gerðar voru til öryggisáhrifa reiðhjólahljálma fyrir 10-20 árum voru óraunhæfar, gagnsemin stórlega ofmetin og þörfin líka. Ljóst er af reynslunni þar sem hjálmaskylda hefur verið innleidd að árangur af hjálmaskyldu er neikvæður með tilliti til heildar öryggishagsmuna hjólréiðamanna og bannið verulega aftrað eflingu hjólréiða.

LHM telja hins vegar mun gagnlegra að kenna hjólréiðamönnum á kerfisbundinn hátt hvernig beri eigi sig að í umferðinni frekar en að leggja ofuráherslu á hjálma. Íslendingar báru snemma gæfu til að kenna þjóðinni að synda í staðinn fyrir að nota kút og kork og hefur það án vafa bjargað fjölda mannlífa sem kútar hefðu

<sup>12</sup>Karl Kristjánsson og Brynjólfur Mogensen. Áverkar eftir reiðhjólasyly. Læknablaðið 1996: 82, bls. 315. (<http://www.lhm.is/lhm/pistlar/328-lensk-rannsum-gagnsemi-hja>)

seint gert. Það er von LHM að Alþingi sýni enn á ný slíka framsýni og felli út 76. gr. í heild sinni.

Þá telja LHM stórfurðulegt að ætla að gefa ráðherra heimild til að setja í reglugerð ákvæði um skyldunotkun endurskinsfatnaðar og hvers þess sem kalla má öryggisbúnað. Er tillaga þessi ágætt birtingarform þeirrar lítilsvirðingu sem hjólréiðum er sýnd víðar í þessu frumvarpi. Heimild er í 33. gr. dugar ráðherra til að kveða á um ljósabúnað reiðhjóla, en að fara að skipta sér að klæðnaði reiðhjólamanna og gangandi vegfarenda er einungis út í hött. Er hér mjög farið gegn þeim tilgangi 1. gr. um jafnræði samgöngumáta á meðan ráðherra getur ekki sagt til um í hvaða fötum bílstjórar eigi að klæðast ellegar bannað aðra líti á bifreiðum en skæra.

### **Varðandi umsagnir við frumvarpið 2010:**

Við finnum okkur tilneydd að svara nokkrum umsögnum við frumvarpið 2010 vegna ummæla ráðherra þegar hann lagði fram frumvarpið 2011 um að hann hefði viljað slaka á ýmsu í reglugerða- og lagaumhverfinu en beygði sig fyrir rökum í gagnstæða átt frá Umferðarstofu, frá læknum og frá þingflokki sínum um að það væri ekki til góðs að slaka á þessum reglum. Þessi rök koma hvergi fram.

Umsagnir sem nokkrir opinberir aðilar sendu inn við frumvarpið 2010 afhjúpa ófagleg vinnubrögð, vanþekkingu og skilningsleysi á málefnum hjólréiðamanna, algjöran skort á samráði við þá sem málið varða; fulltrúum hjólréiðamanna LHM og skeytingarleysi gagnvart viðhorfum okkar. LHM hafði þó fyrir löngu sett viðhorf LHM fram í fyrri umsögnum sem eru aðgengilegar öllum í skjalasafninu á vef okkar lhm.is og hægt er að finna með einfaldri leit. Einnig er algjörlega látið eiga sig að horfa á heildarmyndina og hvernig slíkt bann vinnur gegn bættri lýðheilsu, bættu umhverfi og markmiði laganna. Einblínt er á meinta hættu sem þó er ekkert sýnt fram á enda eru hjólréiðar einn öruggasti valkosturinn í samgöngumálum.

Fleiri aðilar en LHM mótmæltu því í umsögnum sínum að gamlar reglur væru færðar í lög án endurskoðunar og margir kvörtuðu yfir óvönduðum vinnubrögðum við gerð frumvarpsins.

- Fulltrúi flutningasviðs SVP sem sat í umferðarlaganefnd þeirri er skilaði drögum að þessu frumvarpi en skrifaði ekki upp á drögin þó það komi hvergi fram. Hann hafði fjölmargar athugasemdir. M.a. við þá fullyrðingu í greinargerð með lögnum að nefndin hefði tekið á móti helstu sérfræðingum þjóðarinnar á þessu sviði og spyr: „Hvaða sérfræðingar um umferð voru kallaðir fyrir nefndina?“ – Voru engir sérfræðingar kallaðir fyrir?
- Á öðrum stað, um kafla XVI segir hann; „Athugasemdir með þessum kafla eru fullar af rangfærslum og löggjafinn er hvattur til að kynna sér fleiri hliðar málsins en hlið stjórnvalda. – Kynnti löggjafinn sér fleiri hliðar þessa hjálmamáls?“
- Ökukennarafélagið mælti með að 56.-57. gr. yrðu endurrunnar í heild með aðkomu

aðila sem hafa þekkingu á málaflokknum. – Komu einhverjir aðilar að gerð þessara laga sem hafa þekkingu á hjólreiðum og virkni hjálma, eða hafa lesið eitthvað af þeim gögnum sem LHM hefur vísað til í umsögnum sínum?

LHM telur mjög skorta á haldbær rök fyrir því að banna hjólreiðar án hjólreiðahjálma. LHM er ekki kunnugt um að vísindalegar rannsóknir hafi verið lagðar fram málinu til stuðnings. Þyrftu slíkar niðurstöður jafnframt að hafa hlotið rýni í alþjóðlegum vísinda- og fagtímaritum. Þeir pappírar sem vísað var til í umsögn Rannsóknarnefndar umferðarslysa hafa fengið falleinkunn í slíkri rýni, sjá meðfylgjandi samantekt. Aðrir vísuðu ekki í neitt máli sínu til stuðnings.

- Rannsóknarnefnd umferðarslysa slær fram tölum um undraverða virkni reiðhjólahljálma sem eiga að minnka líkur á höfuðáverkum um á alvarlegum höfuðáverkum 69% og um 79% . Þessar tölur standast enga skoðun enda hefur skyldunotkun reiðhjólahljálma ekki dregið úr höfuðáverkum hjólreiðamanna umfram aðra hópa þar sem hún hefur verið reynd. Rannsóknir Thomson, Rivara, Thomson allt frá 1989 hafa sætt mikilli gagnrýni fyrir að velja viðmiðunarhópa sem ekki eru samanburðarhæfir og nota fleiri ráð til að skekkja og fegra niðurstöður. TRT eru sjálf höfundar stórs hluta þeirra rannsókna sem þeir svo leggja mat á í Cochrane-greininni.
- Nýjasta gagnrýnin birtist í grein Rune Elviks<sup>13</sup> frá hinni hlutlausu norsku Traffic Ökonomiske institute í fagritinu Accident Analysis & Prevention. Í greininni er niðurstaðan sú að samkvæmt nýjum rannsóknum væri gagnsemi reiðhjólahljálma ekki merkjanleg þegar slys á höfði, andliti og háls væru skoðuð heildstætt. Einnig nefndi hann fyrrgreind atriði sem skekktu og fegrðu niðurstöður.
- Rannsóknarnefnd umferðarslysa vitnar einnig í skjal um hjálma frá WHO. Í því er aðallega verið að fjalla um þörfina á notkun mótorhjólahljálma í þriðjaheimslöndum þar sem þeir hafa ekki verið lögleiddir. Síðan eru reiðhjólahljálmar lagðir að jöfnu og vitnað í tölur frá umræddum TRT um að vænta megi 79% lækkunar á tíðni alvarlegra höfuðmeiðsla. Tölur sem hvergi hafa sést þar sem hjálmaskylda hefur verið lögleidd. Það eina markverða í þessari skýrslu gagnvart hjólreiðafólki er umfjöllun um viðhorf Hollenskra stjórnvalda, samtaka hjólreiðamanna og óháðra samtaka um öryggismál sem öll eru sammála um tvö aðal atriði:
  - Hjálmaáróður er andstæður stefnu stjórnvalda sem miðast að því að forða slysum (frekar en að einblína á afleiðingar þeirra) og að hvetja til hjólreiða sem þátt í bættri lýðheilsu.
  - Tilraunir til að hvetja til notkunar reiðhjólahljálma mega ekki hafa þau neikvæðu áhrif að tengja ranglega saman hjólreiðar og hættu. Hjálmaáróður má heldur ekki leiða til samdráttar í hjólreiðum.
  - Af þessum ástæðum eru lög sem skylda notkun reiðhjólahljálma hvorki ásættanleg

---

13 ( Rune Elvik : Publication bias and time-trend bias in meta-analysis of bicycle helmet efficacy: A re-analysis of Atewell, Glase and McFadden, 2001 )



né viðeigandi öryggisráðstöfun í Hollandi.

- Í þeim löndum sem við berum okkur við eru hjólréiðar hvergi algengari en í Hollandi og ættum við því að fylgja þessum ráðum þeirra.
- Rannsóknarnefndin vísar einnig í enn eitt skjalið (5) þar sem vitnað er í meingallaða rannsókn TRT frá 1989 með fullyrðingu um að reiðhjólhjálmur drægu úr líkunum á höfuðmeiðslum um 85-88%. Allstaðar þar sem þessar háu tölur koma fram í fullyrðingum má rekja þær til meingallaðra rannsókna TRT, beint eða óbeint. Þar er haldið áfram og reiðhjólhjálmum líkt við allt annarskonar búnað svo sem öryggisbelti og mótörhjólhjálmum. Mótörhjólhjálmur eru hannaðir er fyrir slys á miklum hraða í umferðinni meðan reiðhjólhjálmur eru hannaðir miðað við fall af hjóli sem samsvarar 20km hraða.
- Umboðsmaður barna mælti með hjálmaskyldu upp að 18 ára aldri. Rökin: „Af samtölum umboðsmanns við hina ýmsu sérfræðinga er ljóst að hlífðarhjálmur getur í mörgum tilvikum skipt sköpum fyrir öryggi hjólréiðarmanna, ekki síst þeirra sem yngir eru. Fjölmörg slys hafa orðið þar sem hlífðarhjálmur hefur bjargað lífi einstaklinga.“ – Samtöl við ónafngreinda sérfræðinga eru ekki rök og þessari fullyrðingu er oft slengt fram en hún er ósönnuð og byggir á óskhyggju.
- Samtök fjármálafyrirtækja vildu hjálmaskyldu á alla aldurshópa en rökstuddi ekki þörfina. LHM telur slík ákvæði í lögum, reglum eða lögreglusamþykktum geti veikt réttarstöðu hjólréiðamannsins gagnvart réttmætum bótum frá tryggingarfélagum verði hann fyrir slysi.
- Lögreglan á höfuðborgarsvæðinu mælti einnig með að hjálmaskyldan næði til fullorðinna og rökstuddi það með tveim röngum fullyrðingum:
  - Að með aukinni hjólaumferð ykjust líkur á óhöppum. Þar sem hjólréiðar eru algengastar eru þær jafnframt hlutfallslega öruggastar. „Safety in numbers“ eru áhrifin kölluð þegar hjólréiðar eru svo sýnilegar að ökumenn hafa varann á sér og sýna þeim aukna tillitssemi.
  - Að af því að hjólað er í almennri umferð ættu hjólréiðamenn að nota hjálma rétt eins og bifhjólamenn. Mótörhjólhjálmur eru hannaðir er fyrir slys á miklum hraða í umferðinni meðan reiðhjólhjálmur eru hannaðir miðað við fall af hjóli sem samsvarar 20km hraða og gagnast ekki í árekstri við vélknúid ökutæki.
- Umsagnir sem snertu hjólréiðar fjölluðu ekki allar um reiðhjólhjálmum.
- T.d. vöktu tillögur Vegagerðarinnar gagnvart hjólréiðamönnum furðu og vonbrigðum. Þær eru til þess fallnar að hamla umferð hjólandi og draga úr öryggi þeirra, þvert á markmið laganna.
- Reykjavíkurborg kom með tillögu um breytingu við 41. gr. 1. mgr. um að tveir hjólréiðamenn megi aðeins hjóla samhliða þar sem umferðarmerki gefa til kynna að það sé óhætt. LHM lýst illa á þessa tillögu, við könnunumst ekki við að slíkt merki sé til né að nokkrir aðrir vegfarendur þurfi að hlíta slíku ákvæði. Þessar aðstæður eru víða um landið t.d. í flestum 30 km hverfum og þjónar engum tilgangi að setja upp

slík merki út um allt.

- Náttúrufræðistofnun sendi inn umsögn sem við getum tekið undir: Varðandi 24. gr.: „Óþarfi er því að slá því föstu að heil grein eigi einfaldlega ekki við reiðhjól. Svo virðist einnig vera sem ekki hafi verið litið til löggjafar um reiðhjól í öðrum löndum t.d. í Danmörku og þá sérstaklega um forgang reiðhjóla í umferð við ýmsar aðstæður t.d. þar sem bílar beygja til hægri en fólk á reiðhjóli heldur beint áfram. Það verður að vera mjög skýrt í lögum að gangandi og hjólréiðamenn njóti forgangs fyrst og fremst einfaldlega vegna ólíkra stöðu hvað varðar líf og heilsu en einnig vegna umhverfissjónarmiða.“

## 82. grein.

Við fögnum þessu ákvæði um að takmarka eða banna umferð um stundarsakir á vegi eða svæði þegar mengun er yfir heilsufarsmörkum eða hætta er talin á að svo verði.

Hún er í samræmi við stefnu 1. greinar varðandi umhverfissjónarmið, og jafnframt tekur á rót vandans í stað þess að beina einungis tilmælum til þeirra sem stunda hjólréiðar eða göngu að hafa varann á:

*„ Sveitarstjórn er heimilt að ákveða gjald allt að 20.000 kr. vegna notkunar negldra hjólbarða á nánar tilteknum svæðum, fyrir ákveðið tímabil eða ákveðið skipti að höfðu samráði við Vegagerðina.. “*

Taka þarf fram að ákvæði um gjald af notkun nagladekkja eigi ekki við um reiðhjól því þarna er ekki um sambærilega hluti að ræða. Naglar eru nauðsynlegir öryggi hjólréiðafólks á veturna og valda ekki þeirri mengun sem nagladekk undir bifreið veldur, sökum mismunandi þunga og hraða. Þvert á móti er einum bílnum færra þegar fólk velur reiðhjól fram yfir bifreið og munar um það þegar horft er til þeirra vandamála sem þetta ákvæði á að nýtast gegn. Þá er hægt að keyra bifreiðar á ónegldum dekkjum í hálfku. Það er hins vegar ómögulegt fyrir flesta að hjóla án nagladekkja í hálfku.

**Tillaga;**

**Bæta við: „Grein þessi á ekki við um reiðhjól. “**

### Um umferðarráð.

LHM tekur undir með texta frumvarpsins um að þörf sé á að endurskoða skilvirkni umferðarráðs.

En, jafnvel í núverandi mynd hefur ráðið mikilvægan tilgang. Það væri mistök að leggja ráðið niður, án frekari greiningu og án þess að búið sé að móta það samráðsferli sem tæki við.

Auk þess vill LHM ítreka að í umferðarráði hafi skort á:

- Dýpri umræður og fagmennsku (áhugi og viðhorf ekki síður en formleg menntun) í ráðinu.
- Skipulega fræðslu til handa fulltrúum.
- Nefndastarf sem skilar vel íhuguðum tillögum og plöggum.
- Að endurskilgreina ramma ráðsins þannig að markmið umferðarlaga um heilsu og bætt umhverfi tengd vegaumferð komi sterkari inn, auk sjónarmiða um umferðaröryggi og hagsmuni aðilana sem sitja í ráðinu.
- Leiðréttingu á skekkju í samsetningu ráðsins, þannig að hlutur heilbrigðra samgangna (hjólreiðar, ganga, almenningsamgöngur) í ráðinu nálgist hlutfallið sem fjöldi ferða segir til um. Það er óskiljanlegt að það skuli hafa dregist að fá inn fulltrúa fyrir almenningsamgöngur og Samtaka um billausan lífsstíl.

Að lokum: Það mætti athuga að fækka í ráðinu og mögulega að hver fulltrúi tali fyrir hópi hagsmuna- og fagaðila.

Fyrir hönd stjórnar Landssamtaka hjólreiðamanna



Árni Davíðsson formaður

Páll Guðjónsson

Morten Lange

Haukur Eggertsson

ECF European Cyclists' Federation

Rue Franklin 28 • 1000 Brussels, Belgium  
Tel + 32 2 880 92 74 • fax + 32 2 880 92 75

office@ecf.com www.ecf.com

Account N° 210-033 98 07-66 • Fortis Banque  
Rond Point Schuman • 10 10-40 Brussels, Belgium  
BIC: GERABEBE-36A • IBAN: BE82 2100 3398 0768

Icelandic Cyclists' Federation  
'Landssamtök hjólreiðamanna'  
Árni Davíðsson

Brussels, 4 March 2011

**Re: ECF promotes cycling; opposes helmet law**

Dear Sir,

Please find herewith the official position of the European Cyclists' Federation on helmets and helmet laws. Cyclists typically live longer and healthier lives; serious head injuries are rare and the evidence in favour of helmet wearing and helmet laws is weak. The main effect of helmet laws has not been to improve cyclists' safety but to discourage cycling, undermining its health and other benefits.

We therefore call upon the Members of the Alþingi, the Icelandic parliament, to

- 1) focus on well-established measures to promote cycling and cyclists' well-being;
- 2) recognise that the benefits of cycling far outweigh the risks;
- 3) refrain from promoting or enforcing helmet wearing without sound evidence that this would be beneficial and cost-effective compared to other safety initiatives.

Every effort should be made to promote and encourage cycling for many reasons including that it is good for the environment, for personal and public health. Bicycle helmets do little to improve safety. The best way to improve cyclists' safety is to promote cycling.

ECF promotes cycling and road safety, therefore ECF opposes mandatory helmet laws because:

- Mandatory helmet laws discourage cycling by portraying it as abnormally dangerous, although evidence shows that you are less likely to be killed in a mile of cycling than in a mile of walking (Wardlaw 2002).
- Injured cyclists are less likely to have head injuries than injured pedestrians or car occupants (ONISR 2005).
- Shock-horror helmet promotions portray bicycle helmets as offering far more protection than they do. Bicycle helmets are only designed to withstand minor knocks and bumps, not being hit by motor vehicles.
- Countries that have penalised people for normal cycling (without helmets), have failed to reduce head injury rates despite increased helmet wearing rates.

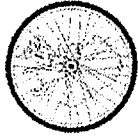
- Studies show that countries that promote cycling and have many cycling commuters, experience "safety in numbers" (i.e. the larger the number of cyclists – the safer it is to ride bicycles). Reduced cycling reduces "safety in numbers", thus increasing the risk of injury to remaining cyclists.
- Reduced cycling reduces health and environmental benefits.

The European Cyclist's Federation recommends the Members of the Alþingi, the Icelandic parliament, to cancel the mandatory helmet law, and to promote cycling.

Kind regards,



Dr Bernhard Ensink  
Secretary General & Velocity Series Director



### **Athugasemdir við umsögn Rannsóknarnefndar umferðarslysa vorið 2010, við umferðarlög**

Það er gott að sjá hversu mikla vinnu Rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur lagt í að rökstyðja sína afstöðu til umferðarlaga. Hér skal fjallað um rök sem tengjast skyldunotkun á reiðhjólahljálmmum, eins og þau koma fram í umsögn RNU, við 553. mál á 138. löggjafarþingi, móttakið 4. júní 2010, samkvæmt vef Alþingis.

Áður en lengra er haldið, er hér í stuttu máli niðurstaða LHM varðandi umsögn RNU:

- Ekki er tekin fyrir reynsla annarra þjóða af hjálmaskyldu við hjólreiðar.
- Úttekt á reynslu annarra þjóða ætti að vera í forgangi.
- Umsögnin virðist hliðholl hjálmaskyldu í vali á vísindagreinum.
- Ekki er minnst á þá umræðu sem hefur átt sér stað í vísindasamfélaginu, né rökin á móti.
- Ekki er minnst á sterk rök á móti hjálmaskyldu sem finnast í þeim gögnum sem RNU vísar til.
- Úttektir á rannsóknum á virkni hjálma og á virkni skyldunotkunar gerðar af meiri fagmennsku komast að þeirri niðurstöðu að virknin er mun minni en menn hafa haldið, og varlega ætti að fara í að álykta um skýra lýðheilsulega ávinninga af nútíma hjálmmum, jafnvel þótt einungis sé litið til umferðaröryggis.

### **Bakgrunnur LHM í hjálmaskyldumálinu.**

Það er ekkert leyndarmál að Landssamtök hjólreiðamanna (LHM) hafa mun minni trú á gagnsemi slíkra íþyngjandi reglna eða laga fyrir hjólreiðamenn, en margir aðrir sem telja sig vita hvað sé öryggi hjólreiðamanna fyrir bestu. LHM hefur allt frá árinu 2005, í umferðarráði, á sínum vef, og í samskiptum við ýmsa aðila talað fyrir því að málið verði *skoðað mun betur og heildstæðara*, áður en opnað verði fyrir hjálmaskyldu fullorðinna. Höfum við verið í samstarfi og í rökræðum við erlend félög í þessum efnum. Ber þar helst að nefna Evrópusamtök hjólreiðamanna, European Cyclists' Federation (ECF), sem er málsvari hjólreiða til samgangna, frístunda og ferðalaga, og þátttaka á stærstu og virtustu alþjóðlegu ráðstefnunni um hjólreiðar. Á þessum ráðstefnum hefur ítrekað verið rætt um hvers vegna þurfi að spyrna við hjálmaskyldu, og rök með og á móti tekin til skoðunar.

Landssamtök hjólreiðamanna hefur ítrekað óskað eftir málefnalegum rökræðum við aðila úr Slysavarnarráði, hefur rætt við aðila Lýðheilsustöðvar og sent erindi til Landlæknis. Áhugi hefur verið fremur lítill á málefninu og þekkingin kannski sömuleiðis. Það er fyrst með umsögn RNU við frumvarp til umferðarlaga (heildarlög), vorið 2010, sem loks glittir í metnaðarfullann faglegan rökstuðning við hjálmaskyldu. Við getum hins vegar ekki séð að rökstuðningurinn bregðist við aðalatriðum í rökstuðningi LHM (og um leið rökstuðningi ECF), gegn hjálmaskyldu. Umsögn RNU gefur heldur ekki til kynna að RNU sé meðvitað um alþjóðlega umræðu meðal fræðimanna sem hefur farið fram meðal annars á síðum og vefjum rítryndra læknaúmarita. Það vantar faglega samtalið hérlendis um öryggismál hjólreiðamanna.

## Hér á eftir fara athugasemdir LHM við umsögn RNU.

1. Það sem skiptir mestu máli hvað varðar rannsóknir á virkni, þegar verið er að ræða reglugerð eða lög um hjálmaskyldu fyrir hjólreiðamenn, hlýtur að vera rannsóknir á afleiðingum af hjálmalögum. RNU hefur láðst að nefna þær rannsóknir. Þeir gefa reyndar upp sem ítarefni Cochrane-grein, eftir Macpherson og Spinks, sem ekki kemst að skýrri niðurstöðu um árangur af hjálmaskyldu, án þess þó að greinargerð RNU vitni í þessa grein, né niðurstöður. Í annari útgáfu af Handbook of Road Safety Measures frá 2009 (hér eftir HRSM), segir : “Ef skyldunotkun hjólreiðahjálma væri ástæðan fyrir fækkun höfuðmeiðsla sem reiknað er með í þessum skýrslum, þá mundi maður vænta þess að með aukinni hjálmanotkun kæmi meiri fækkun á höfuðmeiðslum. Ekkert svoleiðis samhengi sést, og þá er hæpið að hjálmaskylda sé skýringin.”<sup>i</sup> <sup>ii</sup> Og þetta eru ekki einu rökin sem eru gefin fyrir því að hæpið sé að álykta út frá fyrirliggjandi rannsóknum að hjálmaskylda hafi gert gagn sem munar um.

2. RNU vitnar í úttekt Thompson, Rivara og Thompson, (TRT) birt undir merki Cochrane árið 2005, varðandi virkni hjálma, á einstaklingsgrunni / minni hópa. Það ætti að vera starfsmönnum RNU ljóst að þessi úttekt hefur verið gagnrýnd í virtum, ritrýndum vísindatímaritum, eins og Accident Analysis & Prevention. Við getum til dæmis vitnað í Curnow, Handbook of Road Safety Measures (sjá ofar), og nýjustu grein Rune Elviks 2011<sup>iii</sup>. HRSM og grein Elvik ætti að vera mun sterkara en Cochrane grein TRT, m.a. vegna þess að Rune Elvik og meðhöfundar eru óháðir umfjöllunarefnum (fyrirliggjandi rannsóknum á virkni hjálma), ólíkt Thompson, Rivara og Thompson. Í öðru lagi sérhæfa Rune Elvik og meðhöfundar sig í þeim fræðum að meta gildi umferðaröryggisáðgerða á grundvelli gagnrýninar skoðunar á gögnum og niðurstöðum fyrirliggjandi rannsókna. HRSM er ekki að sama skapi að ríghalda í fyrri niðurstöður, heldur tekur mið af nýrri þekkingu, og notar til dæmis gögnin bæði frá TRT og DL Robinson (varðandi reynslu af hjálmaskyldu. Sjá neðar). TRT aftur á móti eru sjálf höfundar að stórum hluta þeirra rannsókna sem þeir “meta” í Cochrane-greininni. Þau eru og höfundar þeirrar rannsóknar, sem birt var 1989, upp úr “gögnum” frá Seattle, sem komst að þeirri ótrúlegu niðurstöðu að hjólreiðahjálmar kæmu í veg fyrir 85% höfuðmeiðsla. Sú grein hefur verið afar vinsæl meðal þeirra sem hvetja til hjálmanotkunar og hjálmaskyldu. Öðrum greinum sem sýndu minni virkni hefur ekki verið haldið á lofti. Ein aðalgagnrýnin á rannsókn TRT frá 1989 var að bornir voru saman tveir ólíkir hópar, og látið eins og hjálmur eða hjálmleysi væri eini munurinn á hópunum.

3. LHM tekur undir með RNU hvað varðar heilbrigði hjólreiða, og fagnar að RNU tekur þetta fram. Hins vegar er þetta ekki sett í tölulegan búning, hjá RNU, þótt rík ástæða sé til þess og tölurnar til. Margir aðilar, innlendir jafnt sem erlendir, taka líka undir þetta atriði svo sem Lýðheilsustöð og nefnd sem vann skýrslu fyrir umhverfisráðuneytið um áðgerðir til að draga úr losun gróðurhúslofttegunda. Þekktasta staka vísindagreinin er grein Lars Bo Andersen í Archives of Internal Medicine, 2000, þar sem sagt er frá „kóhort“-rannsókn á 30.000 einstaklingum yfir 14 ára tímabíl. Meðal þeirra sem hjóluðu ekki til vinnu dóu 40% fleiri en meðal þeirra sem hjóluðu. Búið að leiðrétta fyrir alla helstu þekktu heilsufarsþætti, og aðra ástundum hreyfingar. Við ítrekum að enginn hjólreiðamaður hefur dáið í umferðinni á Íslandi síðan 1997, samkvæmt tölum Umferðarstofu.

4. RNU vitnar einnig í skjal um hjálma frá WHO. Í því er aðallega verið að fjalla um þörfina á notkun mótörhjólahjálma í þriðja heimsöldum þar sem þeir hafa ekki verið lögleiddir enn. Síðan eru reiðhjólahjálmar lagðir að jöfnu og vitnað í tölur frá umræddum TRT um að vænta megi 79% lækkunar á tíðni alvarlegra höfuðmeiðsla. Þetta er árangur sem er víðsfjarri því sem sést hefur þar sem hjálmaskylda hefur verið lögleidd. Að mati ECF og LHM er annað mun marktækara í þessari skýrslu,

en það er umfjöllun um viðhorf Hollenskra stjórnvalda, samtaka hjólreiðamanna og óháðra samtaka um öryggismál, sem öll eru sammála um tvö aðal atriði: (a) Hjálmaáróður er andstæður stefnu stjórnvalda, sem miðar að því að forða slysum (frekar en að draga aðeins úr afleiðingum þeirra) og að hvetja til hjólreiða sem þátt í bættri lýðheilsu. (b) Tilraunir til að hvetja til notkunar reiðhjólahljálma mega ekki hafa þau neikvæðu áhrif að tengja ranglega saman hjólreiðar og hættu. Hjálmaáróður má heldur ekki leiða til samdráttar í hjólreiðum.

Af þessum ástæðum eru lög sem skylda notkun reiðhjólahljálma hvorki ásættanleg né viðeigandi öryggisráðstöfun í Hollandi. Hvergi eru hjólreiðar algengari í þeim löndum sem við berum okkur saman við en í Hollandi. Alþjóðlegur samanburður sýnir og að Holland hefur einna minnsta slysatíðni á hjólreiðamönnum og hvergi er hjálmnotkun minni en í Hollandi. Kannski ættu menn að taka sér árangur Hollendinga til fyrirmyndar.

5. Tölur sem RNU vitnar í, um það hlutfall sem hjálmar hefðu getað bjargað eru að okkar mati vægast sagt hæpnar, af mörgum ástæðum. Ítarlegustu rannsóknir á hjálmalögum, benda til þess að lækkun í tíðni alvarlegra höfuðmeiðsla hefur ekki verið tölfræðilega greinileg, og í þeim tilvikum sem samanburður var tiltækur, ekki frábrugðin þróuninni í höfuðmeiðslum gangandi. Hér er vitnað sérstaklega í greinar eftir Dorothy L. Robinson, frá 1996, 2006 og 2007, með gögnum frá Ástralíu, Nýja Sjáland og Nova Scotia (Kanada). Hún tók fyrir þróunina í þeim löndum þar sem hjálmaskylda er og henni fylgt eftir með sektum ofl, þannig að hjálmanotkun hjólreiðamanna á götunum jókst í nærri 90% á stuttum tíma. Auðvelt ætti að vera að greina jákvæð áhrif af hjálmaskyldu við þessar aðstæður en þær komu eigi að síður ekki fram. Þróun höfuðmeiðsla gangandi var svipuð og þróun höfuðmeiðsla hjólandi þrátt fyrir að gangandi notuðu ekki hjálma. Áhrif hjálmaskyldu voru einnig að dró úr hjólreiðum eftir að henni var komið á.

6. Rannsóknarnefndin vísar einnig í enn eitt skjalið, frá National Highway Traffic Safety Administration, Washington, þar sem vitnað er gagnrýnislaust í meingallaða rannsókn TRT frá 1989 með fullyrðingu um að reiðhjólhljálmar drægu úr líkunum á höfuðmeiðslum um 85-88%. Allstaðar þar sem þessar háu tölur koma fram í fullyrðingum má rekja þær til rannsókna TRT, beint eða óbeint. Þar er haldið áfram og reiðhjólahljálum líkt við allt annarskonar búnað svo sem öryggisbelti og mótörhjólahljálma. Mótörhjólahljálmar eru hannaðar fyrir slys á miklum hraða í umferðinni meðan reiðhjólahljálmar eru hannaðir miðað við fall af hjóli sem samsvarar 20km hraða.

7. Eina Íslenska rannsóknin á gagnsemi reiðhjólahljálma fann enga virkni. Samantekt af rannsókninni birtist í Læknablaðinu 1996. Í samantektinni voru skoðaðar slysatölur á árunum 1992-1995 þar sem borin var saman tíðni höfuðáverka hjá þeim sem notuðu hjálm og hinum sem ekki notuðu hjálm. Niðurstaðan var að enginn marktækur munur væri þar á.

8. Árið 2007 lýsti Norska vegagerðin yfir að hún mælti ekki með lögum sem bönnuðu hjólreiðar 15 ára og yngri án reiðhjólahljálma. Aðalástæðan var að menn vildu ekki tefla í hættu þann lýðheilsuávinning sem hjólreiðar fela í sér, með því að setja íþyngjandi reglur. Enda er í Noregi opinbert markmið um að auka hjólreiðar verulega næstu árin. Í þessari ákvörðun felst um leið viðurkenning á því að hættan við hjólreiðar sé ekki eins mikil og umsögn RNU óbeint gefur til kynna, og sennilega viðurkenning á því að virkni hjálmalaga fram yfir jákvæða hvatningu, sé óviss. Mikill hvatamaður hjálmanotkunar hefur tjáð LHM að Íslenska hjálmaskyldan á börnum yngri en 15 ára skilaði sér ekki í aukinni hjálmanotkun barna, því hvatningarverkefnin dattu niður.



9. Að bera saman reiðhjólahljálma og bílbelti er ekki raunhæfur samanburður, af mörgum ástæðum. Um bílbelti má segja að : A) Lítill ágreiningur er um virkni á heildina hvað varðar að fækka dauðsföllum á bílstjórum. B) Hraðinn er að jafnaði mun hærri í bílum. C) Mjög einfalt tæki í notkun. Lítil hætta á rangri festingu. D) Kemur með ökutækinu, þarf ekki að bögglast með. One size fits all. Þarf sjaldnast að skipta, ólíkt hjálminum E) Það væri ekki mikill lýðheilsumissir að draga úr akstri eitthvað, en annað gildir um hjólreiðar.

Loks þarf að taka fram að lítil vandi er fyrir LHM og ECF að rökstyðja þetta enn frekar, og vitna í fleiri aðila. Sum rök sem ekki er rými til að fjalla um hér, eru í umsögnum LHM við lagafrumvarpið, send ráðuneyti og Alþingi, á ýmsum stígum málsins.

Stjórn LHM vill taka það fram að sóst er eftir málefnalegri og faglegri umræðu um hjólreiðar til samgangna , ekki síst á sviði umferðaröryggis, umhverfis, lýðheilsu almennt, og hvað varðar fjárhagslegan ábata samfélagsins.

Fyrir hönd stjórnar Landssamtaka hjólreiðamanna, Reykjavík 8. mars 2011

Morten Lange, Páll Guðjónsson og Árni Davíðsson /s/

- i Á frummálinu : "If mandatory wearing of bicycle helmets had caused the reductions of injuries that have been found in the studies, one would expect larger increases of helmet wearing to result in larger injury reductions. Since no such relationship has been found, it is doubtful if the injury reductions actually have been due to mandatory wearing of bicycle helmets." (Þetta er bara ein af fleiri rökum sem byggt er á í þessum kafla. En eins og megi skynja af tilvitnunni, er byggt á samanburðum á helstu rannsóknum um virki af hjálmalögum sem fundust. ) Sótt af bls 594-595, kafla 4.10 Bicycle helmets í "Handbook of Road Safety Measures", Emerald Publishers, 2009. Aðalhöfundur Rune Elvik.
- ii Enn fremur mætti vitna í til dæmis : grein í tímaritinu Samferdsel, Aslak Fyri: "Ræst og farligst", Erke A, Elvik R : "Making Vision Zero real: Preventing Pedestrian Accidents And Making Them Less Severe", Oslo Júní 2007. bls 28, D.L. Robinson, greinar í Injury Prevnetion og Accident Analysis and Prevention 1996, 2006, 2007, European Cyclistst' Federation, 1998, National Childrens' Bureau : "Cycling and Children and Young People".
- iii Elvik, Rune: "Publication bias and time-trend bias in meta-analysis of bicycle helmet efficacy: A re-analysis of Attewell, Glase and McFadden, 2001", Accident Analysis & Prevention, in-press 2011. <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2011.01.007>

## 51. Áverkar eftir reiðhjólslýs

Karl Kristjánsson, Brynjólfur Mogensen  
Slysadeild Spítalans Reykjavíkur

**Inngangur:** Áhugi almennings á hjólreiðum hefur aukist undanfarið ár, en notkun hjólahjálma hér á landi eða gagnsemi hefur lítið eða ekki verið könnuð. Þá hefur umræða verið í gangi hérlandis og í nágrannalöndum hvort lögleiða beri skyldunotkun hjólahjálma. Megintilgangur rannsóknarinnar var að kanna notkun hjólahjálma og meta þá vörn sem þeir veita gegn áverkum á höfuð.

**Efniviður:** Efniviðurinn var tvöþættur. Annars vegar Reykvikingar sem komu á slysadeild Borgarspítalans 1994 vegna hjólslýsa ( $n=175$ ). Hins vegar öll hjólslýs á Borgarspítalanum árin 1992–1995, óháð búsetu ( $n=1144$ ).

**Niðurstöður:** Af 175 hjólslýsum árið 1994, var 21 vegna áreksturs hjóls og bíls (E 813), en 154 vegna annarra orsaka (E 826) aðallega falls af hjóli. Beinbröt voru alls 40 eða 23% af öllum áverkum. Innlagnir voru 16, 14 á Borgarspítalanum og tvær á Land-

spítalanum. Ástaðnr innlagna voru; beinbrat níu, höfuðáverkar fimm, annað tvær. Um 60% slysanna urðu hjá börnum 14 ára og yngri, en fjölmennasti hópurinn er 10–14 ára börn. Karlar eru í meiribbluta í öllum aldurshópum, 783 (68%) af 1144. Fjöldi hjólslýsa 1992–1995 var 1144, eða nálegt 300 á ári. Hjálmanotkun hefur farið vaxandi og er nokkuð svipuð hjá báðum kynjum eða 16%, mest í yngstu aldurshópnum, um 40%. Börn var samán tíðni höfuðáverka hjá þeim sem höfðu notað hjálm þegar slýsið varð, 10,6% ( $n=189$ ) og hinum sem ekki höfðu notað hjálm, 10,8% ( $n=955$ ). Ekki var marktækur munur, jafnvel eftir að leiðrétt hafði verið fyrir aldri, kyni og áverkastigi.

**Umræða:** Höfuðáverkar er sá slysaflökkur sem helst getur valdið varanlegum skaða eða dauða eftir hjólslýs. Sá lítil mælanlegi árangur af hjálmanotkun, sem birtist í þessari rannsókn veldur vonbrigðum og kann að stafa að nokkru leyti af veikleikum í uppsetningu rannsóknarinnar og tilviljun. Stórauka ætti þó eftirlit með gæðum hjólahjálma og helst ætti ekki að selja hjálma nema þeir séu mátadír og stilltir á væntanlegan notanda. Eins þarf að koma á stöðugu eftirliti um rétta notkun þeirra, ef til vill í skólaheilsugæslu á vorin. Frekari rannsóknir á þessum slysaflökki og notkun hjálma eru einuig nauðsynlegar.

### BOX 1.3: Steering clear of mandatory helmet use: the Dutch approach to cycling safely

In the Netherlands, four out of every five citizens own a bicycle and cycling – a tradition for more than 80 years – is generally considered an everyday, safe activity. Reflecting the fact that cyclists are seen as important road users, the road environment includes features such as bicycle paths, bicycle lanes, bicycle crossings – as for pedestrians – and bicycle traffic lights.

Research conducted in the 1980s on the relative impact of these different facilities showed that cycle paths alongside urban through-roads were safer for cyclists than cycle lanes, and that cycle lanes were not less safe than where there were no separate bicycle facilities. It was also found that at through-road intersections, separate paths were less safe for cyclists than lanes or no facilities at all. This led to the recommendation to terminate cycle paths some distance from an intersection.

In the early 1980s, Delft, a medium-sized town with a higher rate of bicycle use than in other Dutch towns of similar size, was one of the first cities in the world to introduce a dedicated bicycle route network, at a cost of 13 million Netherlands Guilders. As a result of this network, cyclists in Delft gained more choice of cycle routes and could choose more direct routes. The average yearly distance cycled increased from 420 km to 620 km, while the number of crashes per bicycle kilometre decreased. Evaluation of the performance of the network, however, showed that the absolute numbers of cyclist casualties did not significantly improve as a result of the network measure.

Despite its safety-enhancing cycle facilities, Dutch crash and injury data indicate that cycling in the Netherlands is not without risk. This is especially the case for young children, whose basic motor skills are still developing. Children in the 4–8 years age group are particularly likely to be involved in bicycle crashes, and as a result to suffer head injuries requiring admission to hospital.

Since the mid-1990s, the proportion of Dutch children wearing a bicycle helmet has grown considerably. There are several reasons for this:

- Parents have become increasingly aware of the protective benefits of bicycle helmets for children.
- Retailers increasingly offer bicycle helmets when selling children's bicycles.
- Campaigns in schools and in the media, launched by the Dutch Traffic Safety Association, have promoted bicycle helmet use among children.
- Helmets have become increasingly popular among skaters and mountain bikers, and this has had a spin-off effect on their use in road traffic.

Research shows that Dutch children up to seven years old easily accept the wearing of a bicycle helmet, but that beyond this age the perception of wearing a bicycle helmet as something “cool” or fashionable diminishes. As a result, children over the age of eight years are less likely than younger children to use bicycle helmets.

On the use of bicycle helmets among adults, the Dutch government, private safety organizations and cyclists' groups all tend to agree on the following propositions:

- Promoting the use of bicycle helmets runs counter to present government policies that are aimed at the primary prevention of crashes (as opposed to secondary prevention) and at stimulating the use of the bicycle as a general health measure.
- Attempts to promote bicycle helmets should not have the negative effect of incorrectly linking cycling and danger. Nor should the promotion of helmets result in a decrease in bicycle use.

Because of these considerations, a mandatory law for bicycle helmet use has not been thought an acceptable or appropriate safety measure in the Netherlands.