



Reykjavík 15. nóvember 2018

Umsögn við frumvarp til umferðarlaga:

Þingskjal 231 — 219. mál á 149. löggjafarþing 2018–2019.

Inngangur

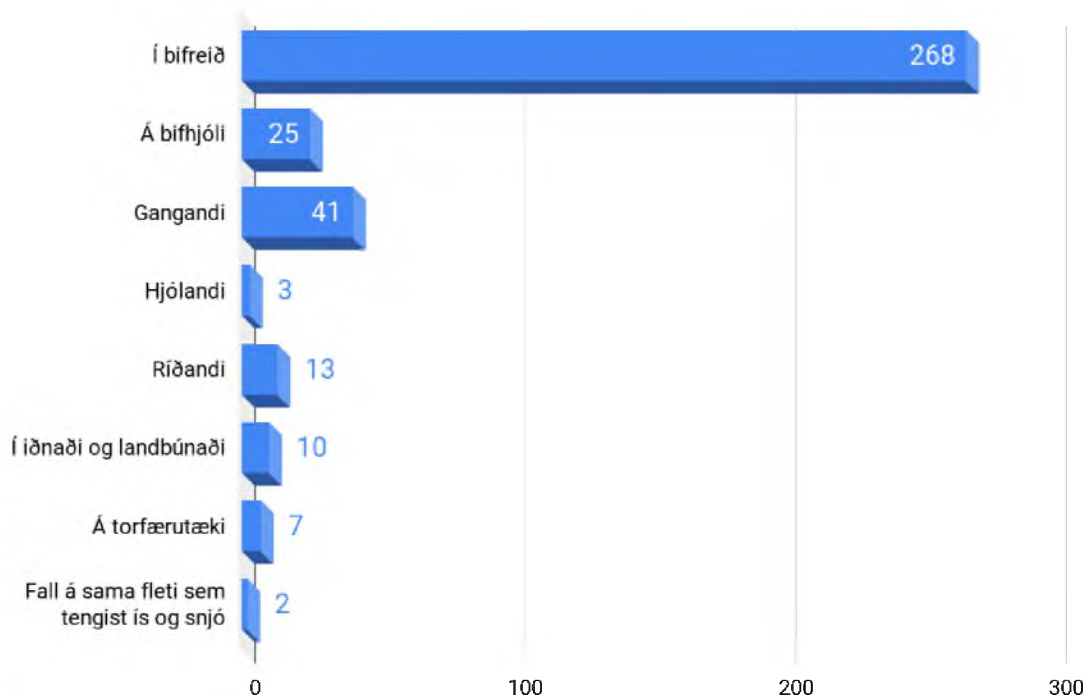
Landssamtök hjólreiðamanna (hér eftir LHM) eru hagsmunasamtök sem hafa að markmiði m.a. að efla hjólreiðar á Íslandi sem heilsusamlegan lífsmáta og sem samgöngumáta. Öll helstu hjólreiðafélög landsins eiga aðild að LHM. Samtökin eru þó ekki aðeins málsvari félagsmanna hinna ýmsu hjólreiðafélaga sem telja yfir 2000 manns heldur eru þau jafnframt málsvari allra sem hjóla á Íslandi. LHM er aðildarfélag að European Cyclists' Federation, sem eru heildarsamtök fyrir hjólreiðafélög 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 hjólreiðar á Íslandi.

Fulltrúar LHM eru ánægðir með að tekið hefur verið tillit til margra athugasemda samtakanna í alllöngu ferli frumvarpsins og að mestu leyti eru fulltrúar LHM ánægðir með frumvarpið og þau atriði sem snúa að hjólandi umferð. LHM gera þó athugasemdir við nokkrar greinar í frumvarpinu. Í því sambandi vilja samtökin sérstaklega minnst á það atriði í 79. gr. að það verði bannað fyrir yngri en 15 ára að hjóla án reiðhjólahljálms. Að mati LHM kemur ekki til greina að festa þessa reglu í sessi nema árangurinn hafi verið metinn, 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 hjólreiðar og þar með neikvæð áhrif á lýðheilsu og umhverfi, sem ekki er sannað að hafi teljandi ávinning í för með sér vegna slysavarna. Slyshætta hjólandi er ekki meiri en annarra vegfarenda, sem eru ekki undir sama „hjálmi“ seldir. Mun fleiri einstaklingar í öðrum vegfarendahópum hafa beðið bana í umferðinni heldur en hjólandi samanber mynd hér að neðan sem sýnir tölur yfir látna í umferðar- og samgönguslysum á landi s.l. 20 ár. Ef málið er séð frá þeim sjónarhóli væri jafn mikil ástæða til að banna göngu og akstur án hjálma og vafalaust mundi það bjarga fleiri mannlífum en hjálmanotkun hjólandi. Þarna virðist ekki vera jafnræði með

samgöngumátum hvað varðar aðgerðir til að varna manntjóni þegar slys verða. Enda átta menn sig vel á því að slíkar lagalegar tálmanir fyrir aðra ferðamáta eru fáránlegar - alveg eins og lagaskylda um bann við hjólreiðum án hjálma.

Til að auka öryggi hjólandi ber fyrst og fremst að leggja áherslu á að koma í veg fyrir slys fremur en að minnka tjón þegar slys verður. Leggja ber áherslu á aukningu í hjólreiðum, vönduð mannvirki fyrir hjólandi, gott viðhald, og þjónustu við þessi mannvirki og menntun og fræðslu til að bæta hjólreiða- og umferðarmenningu.



Mynd. Láttnir í umferðar- og samgönguslysum á landi s.l. 20 ár, 1998-2017, samkvæmt dánarmeinaskrá Landlæknis (láttnir alls 39.317 á tímabilinu).

Flestar lagasetningar, sem takmarka frelsi einstaklinga, 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. Þetta ákvæði í frumvarpinu uppfyllir ekki þessi skilyrði og er að auki ekki rökstutt gögnum. Það eru heldur ekki 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 hjólreiðamanna, ekki bara á Íslandi heldur um alla Evrópu hafa lagst gegn lagasetningum sem banna hjólreiðar án reiðhjólaljálma. Landssamtök hjólreiðamanna 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 og bent á neikvæðar afleiðingar fyrir öryggi hjólandi, lýðheilsu, umhverfi og loftslagsmál, sem getur orðið afleiðingin ef bann við hjólreiðum án hjálms, leiðir til þess að minna er hjólað, eða að minni aukning verður í hjólreiðum. Reynsla annara þjóða er neikvæð þegar horft er heildstætt á

málið. Þegar upp er staðið eru það auknar hjólreiðar sem auka öryggi hjólreiðamanna og hefur notkun reiðhjólahljálma lítill áhrif til eða frá.

Í þessu sambandi viljum við þó taka fram að við höfum ekkert á mót því að einstaklingar noti hjálma og að stjórnvöld og aðrir hvetji til hjálmanotkunar svo fremi það sé gert án hræðsluáróðurs. Árangur af slíku starfi er sennilega betri en af lagabóði. Keppnisfélög hjólreiðamanna, sem eru aðildarfélög LHM, hafa mörg eða öll hjálmaskyldu í keppni og á æfingum. Það er á þeim grunni sem á að vinna að hjálmanotkun, með fræðslu og frjálsri þátttöku. Ef bann er lagt við hjólreiðum án reiðhjólahljálma er hætt við því að minna verði hjólað en ella, með slæmum afleiðingum fyrir samfélagið allt.

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.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

1. gr. Markmið

Að mati Landssamtaka hjólreiðamanna (LHM) eru markmið umferðarlaga of þröngt skilgreind í frumvarpinu. Markmið umferðar og samgangna er ekki öryggi heldur samgöngur. Þótt það sé auðvitað mikilvægt að samgöngur séu eins öruggar og verða má, má sjónarmið um öryggi ekki vera (mis)notað til að skerða rétt einstakra samgöngumáta til samgangna. LHM leggur til að 1. gr. verði:

„Markmið laganna er að tryggja greiðar samgöngur allra vegfarendahópa og vernda líf og heilsu vegfarenda með auknu umferðaröryggi þar sem jafnræðis er gætt milli vegfarenda, óháð samgöngumáta, og tillit tekið til umhverfissjónarmiða við skipulagningu umferðar.“

3. gr.

28. tl. Óvarinn vegfarandi.

Þetta hugtak er gildishlaðið og gefur í skyn óeðlilegt ástand þótt ekkert sé eðlilegra en að gangandi og hjólandi vegfarendur ferðist um án sérstaks varnarbúnaðar svo sem brynju og hjálma. Með þessu orðalagi eru lögð drög að því að reisa frekari skorður við því að ganga eða hjóla og krefjast frekari búnaðar og klæðnaðar fyrir þessa vegfarendur sbr. athugasemdir okkar við 4. mgr. 79 gr.

Þá er óþarfi að skilgreina óvarða vegfarendur, enda er þeirra eingöngu getið á tveimur stöðum í lögnum (78. og 79. gr.). Þess má geta að ekkert hinna Norðurlandanna notar sambærilegt hugtak í sínum lagatexta. Í tillögum LHM við 78. og 79. gr. eru lagðar til breytingar sem gera það kleift að sleppa þessu hugtaki.

LHM leggur til að skilgreining á óvörðum vegfarendum í 28. tl. falli niður en notað verði hugtökin gangandi og hjólandi vegfarendur í frumvarpinu eða „Hver sá sem er ..“ í 78. gr. frumvarpsins.

29. tl. Reiðhjól

Mjög mikilvægt er að skilgreining á reiðhjóli nái aðeins yfir reiðhjól en ekki önnur óskyld farartæki. Þannig var því háttáð í frumvarpinu á 141. þingi en hefur nú aftur verið breytt. Ef skilgreining er teygð yfir fleiri gerðir farartækja er ekki hægt að notast við skilgreiningu á reiðhjóli í t.d. reglugerð um gerð og búnað reiðhjóla, heldur verður að skilgreina þau upp á nýtt í reglugerðinni. Öll norðurlöndin reyna að tryggja það að skilgreining sé skýr og þannig nýtist skilgreint hugtak í frekari löggjöf og reglugerðum.

Þá má benda á að Noregur hefur bætt við skilgreiningu sína á reiðhjóli knúnu hjálparmótor að vélaraflið megi nota eitt og sér upp að 6 km hraða, en þannig eru flest hjól þeirrar gerðar útbúinn til að auðvelda eldri einstaklingum að leggja af stað og mun vera í samræmi við undanþágu þeirra frá gerðarviðurkenningu sem fylgir vélknúnum ökutækjum.

Einnig má benda á að það getur verið nauðsynlegt fyrir farartæki í c. lið að komast styttri vegalengdir eftir akbraut þegar svo ber undir að engir stigar eða gangstéttir eru til staðar.

Því mætti orða 29. tl. svona:

„Reiðhjól: Ökutæki sem knúið er áfram með stig- eða sveifarbúnaði og búið til aksturs í almennri umferð. **Ákvæði um reiðhjól gilda, nema annað sé ákveðið, einnig um:**

a. Hjól með stig- eða sveifarbúnaði, búið rafknúinni hjálparvél þar sem samfelld hámarksafli er 0,25 kW og afköstin minnka smám saman og stöðvast alveg þegar hjólið hefur náð hraðanum 25 km/klst. eða fyrr ef hjólreiðamaðurinn hættir að stíga hjólið. **Vélaraflið eitt má þó nota upp að 6 km hraða.**

b. Annað lítið vélknúð ökutæki sem ekki telst til léttis bifhjóls og hannað er til aksturs á hraða frá 6 km á klst. upp í 25 km á klst. Undir þessa skilgreiningu fellur m.a. vélknúð hlaupahjól og tvíhjóra ökutæki á einum öxli. Slíkum farartækjum má ekki aka á akbraut **nema þegar önnur úrræði eru ekki til staðar.**“

40. tl. Vélknúð ökutæki

Aðlaga þarf skilgreininguna á vélknúnu ökutæki í 40. tl. þannig að hún innifeli ekki þau tæki sem eru knúin vélarafli að hluta eða öllu leyti og eru undanþegin gerðarviðurkenningu fyrir vélknúin ökutæki. 40. tl. gæti því hljóðað svona:

„40. Vélknúð ökutæki: Ökutæki, sem ætlað er til aksturs á landi og er búið aflvél til að knýja það, annað en reiðhjól og önnur ökutæki sem eru undanþegin gerðarviðurkenningu fyrir vélknúin ökutæki.“

3. gr. Nýr töluliður

Sennilega gæti það verið góður kostur að skilgreina hugtakið gerðarviðurkenning í 3. gr. einnig.

3. gr. nýr töluliður:

„Gerðarviðurkenning vélknúin ökutækis: Gerðarviðurkenning er gefin út af Samgöngustofu til umsækjanda og gildir fyrir vélknúid ökutæki af sömu gerð og það sem fært var til skoðunar.“

7. gr. Fyrmæli og leiðbeiningar fyrir umferð.

LHM vill vekja athygli á þeirri bagalegu stöðu sem hjólandi fólk lendir gjarnan í við svokölluð umferðarstýrð umferðarljós, sem mörg hver skynja ekki hjólandi umferð eða umferð bifhjóra. Útfæra þarf heimild hjólandi umferðar til að fara yfir gatnamót þannig að hættulaust sé við slíkar aðstæður. Slíkar lausnir eru þekktar sumstaðar erlendis. LHM leggur til nýja málsgrein í 7. grein:

„Veghaldari ber að upplýsa gangandi og hjólandi vegfarendur um virkni umferðarljósa, hámarkstímalengd í bið eftir grænu ljósi, og geta þess sérstaklega ef ljós eru umferðarstýrð og geta ekki skynjað reiðhjól.“

Og/eða:

„Ef skynjari sem stýrir umferðarstýrðum umferðarljósum skynjar ekki vegfaranda er honum heimilt að fara gegn rauðu ljósi ef það er hættulaust og án óþæginda fyrir aðra umferð.“

27. gr. 4. mgr.

Með þessu frumvarpi stendur til að leiða í lög að ef hjólandi þvera akbraut skuli þeir gæta að því að hjóra eigi hraðar en sem nemur venjulegum gönguhraða. Sömu ákvæði hafa þegar verið leidd í lög varðandi öikumenn á léttu bifhjóli í flokki I. Það skýtur skökku við að bílstjórar sem geta valdið mestu tjóni með óvarlegum akstri skuli ekki þurfa að fylgja þessum sömu reglum. Þeir sem eru hættulegir og geta drepid eða valdið miklu líkamstjóni mega aka á hámarkshraða en þeir sem eru hættulitlir og valda litlu tjóni eiga að fara á gönguhraða. Er ekki hlutunum snúid á haus hérna? Er ekki líklegra að bílstjóri sjái gangandi og hjólandi vegfarendur ef þeir fara á gönguhraða og er ekki eðlilegt að skylda þá til þess líkt og aðra vegfarendur? Tillaga 4. mgr. 27. gr. gæti hafist svona:

„Ökumaður sem nálgast gangbraut þar sem umferð er ekki stjórnað af lögreglu eða með umferðarljósum skal gæta að því að aka eigi hraðar en sem nemur venjulegum gönguhraða þannig að það valdi ekki gangandi vegfaranda á gangbrautinni eða á leið út á hana hættu eða óþægindum.“

28. gr. 5. mgr.

Hjólandi vegfarendum á akbraut og hjólandi og gangandi vegfarendum á gangstétt stafar umtalsverð hættu af því ef bílstjórar eða farþegar í bil opna ökutæki sín óvarlega í veg fyrir þá. Nokkur slys hafa orðið vegna þessa og geta þau orðið talsvert alvarleg og dæmi er um banaslys erlendis. Því er mikilvægt að í umferðarlögum sé skýrt tekið fram hvaða hættu er verið að koma í veg fyrir svo nægilega rík áhersla verði lögð á þetta í umferðarfræðslu og ökukennslu.

Lagt er til að 5. mgr. 28. hljóði svona:

„Opna skal dyr ökutækis þannig að ekki valdi hættu eða óþarfa óþægindum. Sama á við þegar farið er í eða úr ökutæki, svo og við fermingu og affermingu. **Sérstaklega skal gæta að því að dyr opnast ekki í veg fyrir aðra vegfarendur.**“

37. gr. 3. mgr.

Ljóst er að vegakerfið er ekki nægjanlega öruggt til að koma í veg fyrir manntjón þótt öryggisbelti séu notuð ef framanákeyrsla verður á þjóðvegum og eins er umhverfi vega víða óöruggt og vegaxlir vanbúnar ef eitthvað bjátar á í akstri, s.s. vegna hálfu eða athyglisbrests ökumanns. 90 km hámarks hraði á vegum með bundnu slitlagi og 80 km á vegum með malarslitlagi er of hár hraði m.v. þær aðstæður sem eru ríkjandi á flestum þjóðvegum landsins. LHM leggur því til að hámarks hraði verður lækkaður nær því að teljast öruggur hraði enda séu aksturstefnur ekki aðskildar á viðkomandi vegum og vegöxl ófullnægjandi að breidd samkvæmt veghönnunarreglum Vegagerðarinnar. Lagt er til að 3. mgr. 37. gr. hljóði svo:

„Utan þéttbýlis má hámarks ökuhraði ekki vera meiri en 70 km á klst. á vegum með malarslitlagi, en 80 km á klst. á vegum með bundnu slitlagi, nema umferðarmerki gefi annað til kynna.“

44. gr.

LHM leggur til að aldursmark barna verði óbreytt 7 ára. Núverandi aldursmark hefur ekki valdið neinum vandræðum til þessa og óþarfi að breyta því. Lagt er til að 1. mgr. 44. gr. hljóði svo:

„Barn yngra en sjö ára má ekki hjóla á akbraut nema undir leiðsögn og eftirliti manns sem náð hefur 15 ára aldri.“

46. gr. Sérreglur um akstur létttra bifhjóla í flokki I

LHM leggst gegn því að almennt verði heimilað að aka léttum bifhjólum í flokki I á gangstétt, gangbraut, göngustíg, og göngugötu. Með því að heimila akstur létttra bifhjóla í flokki I á öllum stígum og gangstéttum er verið að leysa veghaldara undan ábyrgð á því að tryggja örugga hönnun stíga og gangstétta. LHM telur að þessa heimild eigi að skilyrða við að sérstakt boðmerki heimili

akstur þessara tækja á þessum stöðum. Þannig verði það ávallt sérstök ákvörðun veghaldara að akstur þessara tækja verði leyfður á þessum stöðum. Enda séu skilyrði til þess að leyfa akstur þeirra á þessum stöðum að mati veghaldara og beri hann þá ábyrgð á því að hönnun og aðrir þættir beri þessa umferð. Að mati LHM er líklegt að flestir veghaldarar muni kappkosta að setja upp boðmerki og heimila akstur létttra bifhjóla en þetta ákvæði mundi þá ýta undir meiri ábyrgð veghaldara á sínum stígum. Lagt er til að 2. mgr. hljóði svona:

„Heimilt er að aka léttu bifhjóli í flokki I á hjólastíg og hjólarein. Einnig er heimilt að aka þeim á gangstétt, gangbraut, göngustíg, og göngugötu, sem veghaldari hefur merkt með boðmerki sem heimilar þessa umferð, enda valdi það ekki hættu eða óþægindum. Ef hjólastígur er samhliða göngustíg er einungis heimilt að aka á hjólastígnum. Ökumaður á gangstétt, gangbraut, göngustíg eða göngugötu skal víkja fyrir gangandi vegfarendum. Hann skal gæta ítrustu varkárni og ekki aka hraðar en svo að hann geti vikið úr vegi fyrir gangandi vegfarendum sem eiga leið um. Hann skal gefa hljóðmerki þegar hann nálgast gangandi vegfarendur ef ætla má að þeir verði hans ekki varir.“

62. gr. Stjórnendur dráttarvéla, vinnuvéla, létttra bifhjóla og torfærutækja

Velta má því fyrir sér hvort ekki sé ástæða til að gera kröfu um einhverskonar próf til að aka léttu bifhjól í flokki I?

72. gr. Skráning. - Skráning létttra bifhjóla í flokki I.

Létt bifhjól í flokki I eru undanþeginn skráningarskyldu skv. 1. mgr. Velta má því fyrir sér hvort ekki sé ástæða til að halda inni skráningarskyldu létttra bifhjóla í flokki I. Í núverandi umferðarlögum eru létt bifhjól í flokki I skráningarskyld en Samgöngustofa hefur af einhverjum ástæðum hunsað það lagaboð og ekki tekið við skráningum fyrir létt bifhjól í flokki I.

Eins og sakir standa eru margskonar bifhjól að aka um stíga og gangstéttir og þó flest séu lögleg eru sum þeirra sennilega létt bifhjól í flokki II án skráningarkerkja, og sum eru sennilega létt bifhjól í flokki I þar sem búið er að fjarlægja mótörstýringar og geta þau því ekið hraðar en 25 km á klst. Vandséð er að lögregla geti haft eftirlit með þessu nema að þessi ökutæki séu skráningarskyld og merkt hvers kyns þau eru og öll með skráningarnúmer.

Þegar þessum bifhjólum er ekið um stíga og gangstéttir á yfir 25 km hraða á klukkustund fylgir því umtalsverð slyshætta fyrir bæði gangandi og hjólandi vegfarendur. Nauðsynlegt er að lögregla geti haft eftirlit með þessum ökutækjum og tekið á þeim bifhjólum sem komast langt umfram 25 km hraða á stígum og gangstéttum. LHM leggur því til að létt bifhjól í flokki I verði ekki undanþegin skráningarskyldu og síðasta setning 1. mgr. 72. gr. verði því felld út.

78. gr., Öryggis- og verndarbúnaður við akstur bifhjóls og torfærutækis.

LHM leggur til að hugtakið „óvarinn vegfarandi“ verði felld út en notað „Ökumenn og farþegar“ í staðinn eða orðalag eins og er í samsvarandi 72. gr. núverandi umferðarlaga eða 77. gr. þessa frumvarps, „Hver sá sem ...“

Ef til eru bifhjól eða torfærutæki þar sem ekki þarf að nota hlífðarhjálma er hægt að segja í enda 1. mgr.: „1. mgr. á ekki við um ökutæki sem eru búin veltigrind og öryggisbelti.“

Vísað er í rökstuðning í athugasemd LHM við skilgreiningu á hugtakinu „óvarinn vegfarandi“ í 28. tl. 3. gr. frumvarpsins.

79. gr., Öryggis- og verndarbúnaður óvarinna vegfarenda.

LHM leggja til að þessi grein verði felld út og ekki tekinn upp í umferðarlögum enda er hún óþörf og skaðleg.

Meðfylgjandi neðst í þessu skjali er áskorun til Alþingis frá Evrópusamtökum hjólréiðamanna, ECF, um að leiða ekki í lög bann við hjólréiðum án reiðhjólahljálma.

Einnig er opið bréf sem Lars Bo Andersen, danskur fræðimaður sem manna mest hefur rannsakað áhrif hjólréiða á lýðheilsu, skrifaði þingmönnum danska þingsins þar sem hann skoraði á danska þingmenn að hafna lagafrumvarpi sem átti að banna dönskum ungmönnum undir 15 ára aldri að hjóla án reiðhjólahljálms. Einnig er annað opið bréf undirritað af fjölda sérfræðinga í Danmörku af sama tilefni. Þar í landi sem og víðast hvar í heiminum hefur löggjafinn látið vera að setja þvílík höft við vali ungmenna á heilsuefandi og vistvænum ferðamatum að þeim sé bannað að fara ferða sinna á reiðhjólum án reiðhjólahljálma. Slíkt er mikið inngríp í frelsi hjólandi og andstætt ákvæðum 1. gr. um að lögin eigi að gæta jafnræðis milli vegfarenda, óháð samgöngumáta og taka tillit til umhverfissjónarmiða og dæmi um tilraun til að skerða rétt einstakra samgöngumáta að óþörfu eins og við vörum við í umsögn við þá grein.

Ef stjórnvöld vilja hvetja til hjálmanotkunar við hjólréiðar er farsælast að gera það með fræðslu og hvatningu frekar en með lagabóði. Með því geta stjórnvöld náð sama eða betri árangri en með valdbóði. Á Norðurlöndum er aðeins Svíþjóð með samskonar aldursreglur um notkun reiðhjólahljálma en hvorki Noregur né Danmörk hafa lögbundið notkun reiðhjólahljálma. Í báðum þessum löndum hefur farið fram sjálfstætt mat umferðaröryggissérfræðinga og var niðurstaða þeirra að ekki skyldi banna hjólréiðar án hjálma. Slíkt mat óháðra sérfræðinga þarf að fara fram hér á landi eða nota það mat sem fór fram í Noregi og Danmörku. Þegar reglur voru settar um hjálmaskylda yngri en 15 ára árið 1999 (631/1999) virðist hafa verið vísað í gallaða rannsókn á varnaráhrifum reiðhjólahljálma frá árinu 1989 í Seattle í Bandaríkjunum. Þær niðurstöður hafa ekki staðist tímans tönn.

Það sæmir ekki að setja skorður við frelsi fólks til að nota þennan vistvæna ferðamáta sem hjólreiðar eru með þeirri áhættu sem því fylgir að hlutdeild hjólreiða minnki, standi í stað eða vaxi ekki. Markmið okkar er að fá fleiri til að hjóla oft og ef við reisum skorður við hjólreiðum með því að banna hjólreiðar án hjálma getur það haft afdrifaríkar afleiðingar fyrir þau markmið sem þjóðfélagið og stjórnvöld setja sér í lýðheilsumálum, loftslagsmálum og um breytingu á ferðavenjum. Vísað er til frekari rökstuðnings LHM í umsögnum við frumvörp til umferðarlaga á 138., 139. og 141. þingi.

Samtökin leggja enn fremur til að ef 4. mgr. 79. gr. verður í lögunum að hún verði sett undir 78. gr. enda á hún eingöngu við þá sem ferðast með vélknúnum ökutækjum og á því ekki heima í 79. gr. Í núverandi umferðarlögum er samskonar málsgrein í 72. gr. þar sem hún á heima. Lagt er til að hún hljóði svona og verði 5. mgr. 78. gr.:

„Ráðherra setur í reglugerð ákvæði um flokkun, gerð og tæknilega eiginleika öryggis- og verndarbúnaðar þeirra sem eru á ferð á bifhjóli, torfærutæki eða öðru opnu vélknúnu ökutæki.“

Orðalag í 4. mgr. bendir til þess að ætlunin sé að færa ráðherra nýjar og auknar heimildir til að setja stjórnvaldsfyrirmæli um hátterni og klæðaburð gangandi, hjólandi og ríðandi vegfarenda en þar segir:

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

Þetta er þrátt fyrir að í athugasemdum við 79. gr. komi fram að : „Með 79. gr. frumvarpsins er lagt til að efnisákvæði framangreindra reglna nr. 631/1999 verði lögfest í samræmi við eitt af meginmarkmiðum frumvarpsins um að helstu hátternisreglur, sem nú er aðeins að finna í stjórnvaldsfyrirmælum, séu lögbundnar.“ Það er, í einu orði er sagt að lögbinda skuli hátternisreglur en í því næsta er ráðherra færðar nýjar heimildir til að setja hátternisreglur í reglugerð!

Orðalag í skýringum greinargerðar um einstakar greinar frumvarpsins við 4. mgr. 79. gr. styrkja svo þá túlkun að ætlunin sé að ráðherra verði fengnar nýjar og auknar heimildir til að setja stjórnvaldsfyrirmæli um hátterni og klæðaburð gangandi, hjólandi og ríðandi vegfarenda. Þar segir:

„Í 4. mgr. er nýmæli þar sem lagt er til að ráðherra verði veitt heimild til að setja ákvæði í reglugerð um hvers konar öryggis- og verndarbúnað óvarinna vegfarenda í umferðinni. Hér gæti t.d. verið um að ræða frekari útfærslu á notkun hlífðarhjalma við hjólreiðar og um kröfur til slíks búnaðar.“

Í kafla um samráð á bls. 62 má svo skilja að allt önnur ætlun hafi verið þar sem segir:

„Texti úr greinargerð er felldur á brott sem kvað á um að í reglugerð sem ráðherra setur um flokkun, gerð og notkun öryggis- og verndarbúnaðar óvarinna vegfarenda fælist heimild til að setja reglur um endurskinsfatnað og annan búnað til að gera gangandi og hjólandi vegfarendur sýnilegri í umferðinni.“

Orðalag þarf að vera skýrari til að vilji löggjafans komi skýrt fram. Það er ekki gott ef lúslesa þarf greinargerð með frumvarpi til að skilja löginn réttum skilningi og jafnvel þá er orðalag það óljóst að túlkun manna verður mismunandi. Orðalag lagatexta og greinargerðar þarf að fylgjast að.

LHM er algjörlega mótfallið því að ráðherra fái heimild til að setja reglugerðir um klæðaburð og hátternisreglur vegfarenda.

Í Danmörku er sambærilegt ákvæði og er í 4. mgr. í reglugerð og fjallar hún eingöngu um tæknilegar kröfur sem gerðar eru til verndarbúnaðar en ekkert um hátternisreglur. Það virðist vera ríkur vilji í „kerfinu“ hér á landi til þess að reisa skordur við göngu og hjólreiðum með því að krefjast frekari búnaður og klæðnaðar fyrir þessa vegfarendur. Í tillögu LHM um að flytja 4. mgr. í 78. gr. er því lagt til að skýra orðalag og skerpa á því að aðeins sé um að ræða tæknilega eiginleika búnaðarins en ekki hátterni notenda. Ef á að setja reglur um hátterni notenda þurfa þær að koma í lögum en ekki í reglugerð, með vísan til þeirra stefnu sem kemur fram í athugasemdum við 79. gr. frumvarpsins um að hátternisreglur skuli vera í lögum.

Að öðru leyti gerir LHM hér sömu athugasemd og við 28. tl. 3. gr. og við 78. gr., við notkun hugtaksins „óvarinn vegfarandi“ og leggja samtökin til að það hugtak verði ekki notað.

Ennfremur gera samtökin athugasemd við notkun hugtaksins „hlífðarhjálmur“ í sambandi við hjólreiðar. Reiðhjólahljálmar við hjólreiðar eru annarrar gerðar en hlífðarhjálmar fyrir akstur bifhjóla. Bifhjólahljálmur er hannaður til að hlífa við harkalegar aðstæður umferðarslysa meðan reiðhjólahljálmur er eingöngu hannaður til að hlífa hluta höfuðsins við fall, en ekki t.d. ákeyrslu. Á Norðurlöndum er gerður greinarmunur á þessum hugtökum í lagatexta og ætti Ísland að fylgja fordæmi þeirra. Ef þessi grein er haldin til streitu ætti að tala um reiðhjólahljálma en ekki hlífðarhjálma. Á norðurlöndum er þetta svona:

Svíþjóð; mótorhjól = skyddshjál, reiðhjól = cykelhjál, Danmörk; mótorhjól = styrthjelm.

Noregur; mótorhjól = styrthjelm.

85. gr. Takmörkun eða bann umferðar um stundarsakir.

Stjórn LHM telur rétt að hafa inni heimild sveitarstjórna til gjalddöku vegna negldra hjólbarða á vélknúnum ökutækjum.

Benda má á að slit af völdum negldra bíldekkja er um 20 falt á við ónegldra, samkvæmt Bílgreinasambandinu. Akstur um 100 þúsund bíla á negldum dekkjum jafngildir því akstri um 2 milljóna bíla á ónegldum dekkjum. 30.000 kr. gjald dugar sennilega ekki fyrir kostnaði af slitni bíls á negldum dekkjum á malbiki yfir veturinn. Kostnaðurinn við endurnýjun slitlags er mikill og þetta slit á malbikinu endar sem svifryk, sem allir vegfarendur anda að sér með tilheyrandi heilsufarsáhrifum. Notkun negldra hjólbarða er óþörf innanbæjar á vélknúnum ökutækjum og er gjaldtakan fyrst og fremst til að fá sem flesta, sem ekki þurfa á negldum dekkjum að halda, til að velja óneglda hjólbarða. Það sparar í viðhaldi vega og dregur úr neikvæðum heilsuáhrifum umferðarmengunar. Líklegt er að sveitarstjórnir á höfuðborgarsvæðinu muni nota þessa heimild og að það muni geta haft umtalsverð áhrif á loftmengun og slit gatna í þéttbýli. Hinsvegar er ólíklegt að heimildin sem lögð er til í 2. mgr. frumvarpsins muni verða notuð.

Orðalag í nýrri 4 mgr. hljóði svona:

„Sveitarstjórn er heimilt að ákveða gjald allt að 30.000 kr. vegna notkunar negldra hjólbarða á vélknúnum ökutækjum á nánar tilteknum svæðum, fyrir ákveðið tímabil eða ákveðin skipti, að höfðu samráði við Vegagerðina. Utan tímabils er notkun negldra hjólbarða á vélknúnum ökutækjum óheimil.“

Virðingarfyllst
f.h. stjórnar LHM



Ámi Davíðsson
formaður umsagnarnefndar LHM.

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 07-68 • Fortis Banque
Rond Point Schuman • 10 1040 Brussels, Belgium
BIC: GEBABEBB-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

Anbefaling af nej til lov om cykelhjælm

Af professor, dr.med., Lars Bo Andersen, Syddansk Universitet

Undertegnede har forsket i cykling og sundhed gennem snart 2 årtier og er den forsker i verden, som har publiceret mest om sundhedseffekter af cykling som transport.

Dødeligheden hos cyklister er 30% lavere end i befolkningen, som transporteres gennem passiv transport. I dag cykler så stor en andel af befolkningen, så denne reduktion i dødelighed svarer til at meget betragteligt antal reddede liv.

- Ifølge Danmarks Statistik faldt cykling 30% fra 1980-2000
- Denne ændring svarer til at den totale dødelighed (inden for samme alder og køn) er steget med 4.8%
- Ca. 60000 dør hvert år i Danmark, og den reelle mindskelse i cykling svarer derfor til 2880 dødsfald
- Dette skal ses i relation til at kun 30 cyklister døde i trafikken i 2011

Hvis påbud af cykelhjælm medfører det fald i cykling, som man må forvente, så vil det være til stor skade for danskernes sundhed.

Med venlig hilsen



Lars Bo Andersen

ÅBENT BREV TIL SAMTLIGE MEDLEMMER AF FOLKETINGET

København, d. 05 juli 2012

Ekspertter: Stem nej til cykelhjelmåbud og styrk offentligt sundhed!

Danske ekspertter indenfor trafik, mobilitet og cyklisme fraråder cykelhjelmåbud og opfordrer alle medlemmer af Folketinget til at stemme NEJ til forslaget om cykelhjelmåbud.

Du skal stemme NEJ til forslaget om cykelhjelmåbud i Danmark fordi:

- Danmark er verdens sikreste cykelland.
- Cykelhjelmåbud skaber risiko for færre cyklister, vi har brug for FLERE cyklister – cyklismen er i tilbagegang.
- Det vil skade Danmarks internationale cykelbrand som verdens førende på cykelområde.
- Dokumentationen for cykelhelmes positive effekt er yderst tvivlsom og imødegået af talrige videnskabelige artikler og cykelbrugerrepræsentanter over hele verden.

Copenhagenize Consulting og Bicycle Innovation Lab er gået sammen om at kontakte landets førende ekspertter indenfor trafik, mobilitet og cyklisme for at få dem til at slutte op om denne erklæring. Deres navne kan ses nederst i brevet.

Hvorfor stemme nej til cykelhkelmpåbud?

Mange lande har allerede nedstemt forslag om hjelmtvang, bl.a. Storbritannien, Frankrig, Italien, Polen, Schweiz og Norge. Grunden er, at der ikke findes endegyldigt videnskabelige beviser for at et påbud overordnet set er til gavn for folkesundheden. Desuden findes der ikke et eneste sted i verden hvor brug af cykelhelme har reduceret antallet af alvorlige hovedskader. Det værste ved et helmåbud er risikoen for, at færre mennesker cykler. En katastrofe i et samfund som er plaget af livsstilssygdomme, stigende fedme og børn som ikke få motion nok. Vi har brug for at øge cyklismen!

Selve den Europæiske Råd for Transportministre har gjort det klart:

"... 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".

Vi siger nej til cykelhjelpåbud i Danmark, og vores konklusion er den samme som det Europæiske Cyklistforbund, Det Danske Cyklist Forbund, samt cyklistforbundene i Holland, Storbritannien, Tyskland, Frankrig, Belgien, Irland m.m.. Så sent som i går stemt provinsen Quebec nej til hjelmtvang for børn.

FAKTA OM CYKELHJELME

- En cykelhjelm er slet ikke designet til at beskytte hovedet mod livstruende slag. Den er designet, og testet, til at beskytte hovedet mod ikke-livstruende skader i soloulykker under 20 km/t. En cykelhjelm er kun testet for slag ovenpå hovedet - ikke engang på siderne eller baghovedet, og aldrig med en crash test dummy. Cykelhelmen er ikke designet til at hjælpe i ulykker, hvor cyklisten bliver ramt af en bil eller lastbil. Promovering af cykelhelme - for slet ikke at tale om et påbud - har en meget tydelig konsekvens: Folk holder op med at cykle. Det er set over hele verden. Mellem 20-40% er skræmt væk fra cyklen, og det går ud over den offentlige sundhed. Fordelene ved at cykle dagligt er 20 gange større end den meget lille ekstra-risiko for at slå hovedet.

Når vi har med at gøre noget så vigtigt som offentlig sundhed og bæredygtige transportformer skal dokumentationen være i orden. Det mener vi ikke er tilfældet i forhold til dette nye lovforslag om påbud af cykelhelme til børn under 15 år.

Danmark er verdens sikreste cykelland. Antallet af hovedskader falder og falder i Danmark, og har bortset fra mindre kortvarige udsving gjort det lige siden 1960'erne. Det skyldes bedre infrastruktur, trafikale sikkerhedsinitiativer, 'safety in numbers' princippet og opmærksomhed. Det har aldrig før været så sikkert at cykle i Danmark. Daglig cykling forebygger en lang række sygdomme og er med til at forlænge livet med op til 7 år. Vi bør ikke risikere færre cykler - især ikke børn.

Hvordan har cyklismen det i Danmark lige nu?

Antallet af cyklede kilometer i Danmark er faldet med 30% siden starten af 1990'erne. Hvis danskerne stadig cyklede de ekstra 30% kunne vi redde mindst 2.880 liv om året. (Kilde: Lars Bo Andersen, Prof. Syddansk Universitet). I stedet for at arbejde for øget cyklisme er vi i gang med et forslag, der kan komme til at ødelægge vores cykelkultur.

Antallet af cyklister falder fortsat i Danmark. Faktisk er København den eneste by i den vestlige verden hvor cyklismen er faldet de seneste år. Vi har brug for at øge vores cyklisme. Det gør vi ikke gennem påbud, men ved at skabe endnu bedre og sikrere forhold for cyklisternes færden.

Skade på Danmarks stærkeste internationale brand

Cykelhelme er i bedste fald misforstået symptombehandling. I stedet bør vi diskutere hvilke byer vi gerne vil bo i. Hvis vi vil gøre noget for sikkerhed, sundhed, og miljø skal vi indrette byer der er sikre for fodgængere og cyklister, og som giver disse trafikantgrupper første prioritet. Europarlementet har ikke ville lovgive på cykelhjelmområdet, og anbefaler i stedet 30 km/t zoner som løsningen. Et andet eksempel er 8-80 byer som betyder at byer skal være indrettet til mennesker fra 8 år til 80 år – kan de bevæge sig rundt uden fare – så er det nok en sikker by.

Blandt cyklistforbundene i Europa er det nye danske lovforslag om cykelhelme blevet mødt med forbavselse. Det står i skærende kontrast til et billede af Danmark som et forgangsland på cykelområdet, og kan skade vores enestående brand som cykelland. Cyklismen i Danmark skaber grønne jobs og eksportmuligheder. Disse bliver sat i fare når man ikke forstår de internationale konsekvenser af det meget uheldige budskab man sender.

Det er gennem afprøvende, eksperimenterende og legende cyklisme at Danmark har fået førertrøjen som verdens bedste cykelland – ikke gennem påbud og begrænsninger. Derfor opfordrer alle underskriverne til at medlemmerne af Folketinget stemmer nej til cykelhjelm-påbud for børn under 15 år.

Hvad kan du gøre i stedet?

Et effektivt middel til at redde liv og forhindre skader er at sænke hastighedsgrænsen til 30 km/h i tætbefolkede områder, sådan som det allerede er gjort i over 80 andre europæiske byer. Vi vil opleve en fald i dræbte og alvorlig skadede cyklister, fodgængere OG bilister på mellem 25-40%. Dét er effektiv lovgivning!

Trafiksanering i byerne og bredere og sikrere cykelinfrastruktur trækker i samme retning, og vi vil opfordre dig til at fremsætte og støtte sådanne initiativer.

Vi står til rådighed

Ekspertene, der har skrevet under i dette brev, kan hver især uddybe hvorfor et cykelhjelmforbud er en dårlig ide ud fra deres kompetencer, og hvor netop de er imod. Vi står til rådighed hvis du/I vil vide mere. Tag kontakt til os. Vi kan også med vores internationale netværk anbefale eksperter på området.

Med venlig hilsen:

Mikael Colville-Andersen - CEO – Copenhagenize Consulting og medlem af European Cyclists Federations cykelhjelm arbejdsgruppe

Lasse Schelde - Projektleder – Bicycle Innovation Lab

Professor, dr.med., Lars Bo Andersen - Syddansk Universitet

Claus Hyldahl - Speciallæge i ortopædkirurgi - Lægernes Test Center

Thomas Krag - Mobilitets rådgiver og tidl. Direktør for Dansk Cyklistforbund

Malene Freudendal-Pedersen – Adjunkt - Institut for Miljø, Samfund og Rumlig Forandring Rum, Sted, Mobilitet og By (MOSPUS)

Anne-Katrine Braadgaard Harders - Civilingeniør og Ph.D studerende - DTU/AAU

Lise Drewes Nielsen - Professor - Institute for Miljø, Samfund og Rumlig Forandring

Christer Ljungberg, CEO, Trivector. Ekspert i bæredygtig transport. Sverige.