

Umsögn um drög að reglugerð um búnað og gerð reiðhjóla.

Á heildina litið eru drögin ágæt en þó bera þau ekki næg merki þess hve skilgreiningin á reiðhjólum í núgildandi umferðarlögum er opin og hve margar ólíkar gerðir farartækja falla undir þá skilgreiningu. Einnig skortir nokkuð á að tekið sé nægilegt tillit til tæknilegrar þróunar í gerð reiðhjóla. Þess vegna er nauðsynlegt að gera eftirfarandi athugasemdir við þessi drög:

1. Í 1. Grein, *Gildissvið*, er vísað til c-liðar, 30 töluliðar í 2. grein umferðarlaga. Þarna hlýtur að vera átt við 3. grein umferðarlaga, þar sem 2. grein hefur engan c-lið og heldur engan 30. tölulið. **Breyta þarf tilvísun svo hún vísi í 3. grein.**
2. Í 3. grein, *Rafdrifið reiðhjól*, er hámarksafl hjálparvélar skilgreint og takmarkað við 0,25kW.

Hér er nauðsynlegt að greina á milli annars vegar þess afls sem hjálparvél getur framleitt og hins vegar þess afls sem stjórnþúnaður vélarinnar leyfir að notandi reiðhjólsins nýti við akstur þess. Auk þess má draga í efa þörfina á þessari takmörkun á afli fyrst þegar er búið að takmarka nýtingu hjálparvélar við ákveðin hraðamörk. Það er ekki ljóst hvers vegna það skiptir máli hvort ökumaður reiðhjóls nýtir 0,25kW eða 0,5kW til að ná hraðanum 25 km/klst, enda eru sum lönd sem leyfa nú þegar meira afl hjálparvélar við sömu hraðatakmörkun, svo sem bæði Belgía og Danmörk.

Jafnvel þó mögulegt sé að nýta hjálparvélar sem knúnar eru af öðrum orkugjafa, er með þessari grein fyrst og fremst átt við hjálparvélar sem ganga fyrir rafmagni líkt og fyrirsögn greinarinnar gefur til kynna. Hins vegar mun þetta orðalag gera mörg þeirra rafknúnu reiðhjóla ólögleg sem í dag eru seld á Íslandi og hafa verið seld undanfarin ár, meðal annars með ágætum stuðningi stjórnvalda sem fellt hafa niður virðisaukaskatt að hluta af rafhjólum til að hvetja fólk til orkuskipta og virkari samgöngumáta.

Staðreyndin er sú að margir framleiðendur rafdrifinna hjóla setja í þau öflugri hjálparvélar en sem nemur 0,25kW enda eru til lönd sem heimila öflugri hjálparvélar í reiðhjól og það hefði mjög neikvæð áhrif á kostnað við framleiðslu ef framleiðandi þyrfti að vera með margar vélarstærðir og mismunandi afflokka í sinni framleiðslu.

Í þeim tilvikum þar sem vélar eru aflmeiri en 0,25kW er algengt að því afli sem notandi reiðhjólsins getur notað til akstursins sé stýrt með hugbúnaði, þannig að það hámarksafl sem notandinn getur beitt við aksturinn, verði aldrei meira en lög þess lands leyfa þar sem reiðhjólíð er selt og notað. Sama fyrirkomulagi er oft beitt við framleiðslu og sölu ýmissa bifreiða, þar sem hámarksafl hreyfils er stýrt af hugbúnaði á sambærilegan hátt.

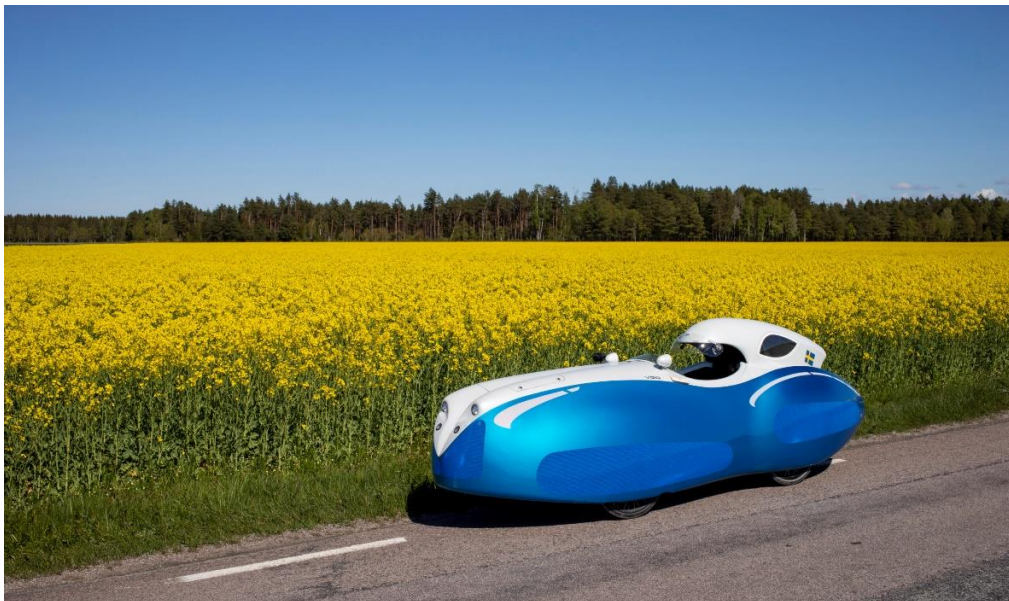
Þau reiðhjól sem eru búin hjálparvélum sem geta mögulega skilað frá sér meira afli en 0,25kW en eru með stjórnhugbúnaði vélarinnar takmörkuð við 0,25kW eru því samkvæmt þessu orðalagi óleyfileg hér á landi og hafa í raun alltaf verið það.

Í stað þess orðalags sem nú er í drögum er því eftirfarandi lagt til: „Samfellt *nýtanlegt* hámarksafl vélar má vera 0,25kW“. Þetta orðalag gefur möguleika á að reiðhjól sem framleidd eru með stærri vélar verði aftur leyfilegt, enda sé samt ekki hægt að nýta meira afl en 0,25kW við akstur þeirra, þó eiginlegt heildarafl vélar sé meira.

3. Í 4. grein, *Lýsing, glitmerki og hljóðmerki*, er skilgreint hvernig glitaugu skulu vera á reiðhjólum. Þar er kveðið á um að glitaugu skulu vera á báðum hliðum reiðhjóls, í gjörðum eða í teinum. Ekki er hægt að skilja þetta orðalag öðruvísi en svo að glitaugu *skuli* staðsetja á gjörðum eða í teinum. Ekki er nefnt að annað fyrirkomulag sé leyfilegt, sem skili þó sambærilegum sýnileika. Ekki er heldur nefnt að slíkt sé æskilegt að gera samhliða öðrum glitaugum, til dæmis ef glitaugu á gjörðum eða teinum eru ekki sýnileg öðrum vegfarendum vegna hönnunar reiðhjólsins. Hér skortir töluvert á að reglugerðin fylgi tæknilegri þróun reiðhjóla og annarra farartækja sem falla undir skilgreininguna.

Til að mynda er til gerð farartækja sem falla undir skilgreiningu á reiðhjólum þar sem glitaugu staðsett í teinum eða á gjörðum, sem vissulega myndu uppfylla skilyrði reglugerðarinnar, yrðu samt alls ekki sýnileg öðrum vegfarendum. Nægir þar að benda á þá gerð farartækja sem til hefur verið í rúmlega 100 ár og kallast á flestum tungumálum “Velomobile”, en lagt hefur verið til að nefnist “Fetill” á íslensku.

Einmitt um þessar mundir er verið að hanna, þróa og smíða nýja frumgerð af slíku farartæki hér á landi. Verkefnið er eitt af þeim fjölmörgu nýsköpunarverkefnum sem nýtur aukins stuðnings Tækniþróunarsjóða eftir sérstaka aukaúthlutun að frumkvæði ríkisstjórnarinnar fyrr á þessu ári. Það yrði bagalegt ef hætti þyrfti slíku verkefni af því þessi nýja reglugerð um gerð og búnað reiðhjóla komi í veg fyrir notkun þess.



Glitaugu í teinum eða á gjörðum þessa reiðhjóls verða ekki á nokkurn hátt sýnileg.

Að minnsta kosti eitt farartæki sömu gerðar og myndin sýnir hefur þegar verið flutt til landsins og er í notkun á höfuðborgarsvæðinu, enda hafa vinsældir þessara farartækja farið mjög vaxandi undanfarin ár í takt við aukna meðvitund fólks um umhverfismál og virka samgöngumáta. Þessi tæki hafa að sjálfsögðu endurskinsfleti á öllum hliðum sem auka sýnileikann í myrkri, en að skilyrða staðsetningu þeirra flata við gjarðir eða teina myndi lítið hjálpa vegna hönnunar farartækisins.

Lagt er til að við orðalag greinarinnar bætist: „Á reiðhjólum þar sem glitaugu á gjörðum eða í teinum eru lítt eða ekki sýnileg öðrum vegfarendum er heimilt að koma fyrir endurskinsflötum á annan hátt sem tryggir að lágmarki sambærilegan sýnileika endurskins“.

4. Einnig er í 4. grein draga að reglugerð kveðið á um eftirfarandi: „Reiðhjól skal búið bjöllu með skýrum tón og skal hún fest á stýri. Reiðhjól skal ekki hafa annan búnað sem gefur frá sér hljóðmerki“.

Þar sem fetlar (e. Velomobile) eru farartæki með lokaðri yfirbyggingu verður ekki hjá því komist að bjalla sem fest er á stýri, óháð því hversu skýr tónninn í þeirri bjöllu er, hefur ákaflega takmarkaða virkni. Nær útilokað er að nokkur vegfarandi í meira en 1 metra fjarlægð muni heyra í þeirri bjöllu. Að auki er ákaflega óhentugt að alls ekki megi festa bjöllu eða annan hljóðmerkjagjafa á innanverða yfirbyggingu farartækisins frekar en á sjálfst stýrið. Í þessari gerð farartækja er öruggast að festa þann búnað sem gefur hljóðmerkið alveg fremst í farartækið, þar sem það eykur verulega líkurnar á því að nærstaddir vegfarendur heyri hljóðmerkið.

Það er því nauðsynlegt, til að tryggja öryggi allra vegfarenda, að gefa möguleika á öðru fyrirkomulagi eða að minnsta kosti heimila annað fyrirkomulag til viðbótar við hefðbundna bjöllu. Í núverandi drögum er hins vegar komið algerlega í veg fyrir þann möguleika með því að taka sérstaklega fram að reiðhjól megi ekki nýta aðra gerð hljóðmerkja.

Allar núverandi gerðir fetla (e. Velomobile) eru búnir stefnuljósum sem virka á sama hátt og stefnuljós bifreiða, enda er ómögulegt fyrir notendur að rétta út hönd til stefnumerkja, vegna yfirbyggingar farartækjanna. Þar sem notandinn getur heldur ekki séð stefnuljósinn og þar með áttað sig á hvort kveikt eða slökkt er á þeim, eru stefnuljósinn nær undantekningarlaust tengd búnaði sem gefur frá sér ákveðið hljóðmerki. Þetta er gert í tvennum tilgangi. Annars vegar til að koma í veg fyrir að notandinn gleymi að slökkva á stefnuljósum eftir að hann hefur lokið beygjunni, sem getur skapað óþarfa misskilning milli ökumanna og valdið hættu í umferðinni. Hins vegar er þetta gert til að draga athygli nærstaddra vegfarenda að farartækinu og tryggja að þeir komi auga á blikkandi stefnuljósinn.

Samkvæmt núverandi drögum reglugerðarinnar er þetta fyrirkomulag bannað.

Lagt er til að bann við öðrum hljóðmerkjum verði fellt niður.

Ef ekki er hægt að fallast á að fella niður bann við öðrum hljóðmerkjum er **til vara lagt til** að aðrar gerðir hljóðmerkja verði leyfðar samhliða hefðbundinni bjöllu. Það má til dæmis gera með því að umorða síðustu setningu greinarinnar á eftirfarandi hátt: „Reiðhjól skal ekki hafa annan búnað sem gefur frá sér hljóðmerki, **nema það sé nauðsynlegt til að tryggja öryggi notandans og/eða annarra vegfarenda**”.

5. Í 5. grein reglugerðarinnar, Hliðar- og eftirvagnar, segir: “Samfelld lengd reiðhjóls ásamt áföstum vagni eða vögnum má ekki vera lengri en 3,5 metrar.”

Þó það sé að sjálfsögðu skynsamlegt og nauðsynlegt að takmarka leyfða heildarlengd reiðhjóls með eftirvagn mun 3,5 metra hámarks lengd takmarka verulega notkunarmöguleika farartækja af áðurnefndri gerð. Flestir fetlar (e. Velomobile) eru nærri 3,0 metrar að heildarlengd, enda eru straumlínulagaðar yfirbyggingar þeirra gerðar til að minnka loftmótstöðu við akstur og því takmarki verður ekki náð nema með mun meiri heildarlengd en hefðbundin reiðhjól hafa. Auk þess er notandinn í allt annarri líkamsstöðu en á hefðbundnu reiðhjóli sem eykur heildarlengd farartækisins verulega. Algeng heildarlengd slíkra farartækja er því nærri 2,5 metrum og sum þeirra ná allt að 3,0 metrum að heildarlengd.





Samkvæmt núverandi drögum að reglugerð yrði farartækið á fyrri myndinni leyfilegt í almennri umferð en farartækið á seinni myndinni ekki.

Það gefur því auga leið að slík farartæki sem notuð verða til langferða og þar sem þörf yrði á því að nýta eftirvagn undir farangur yrðu samkvæmt núverandi drögum að reglugerð óheimil án sérstakrar undanþágu. Það verður að teljast ákaflega ólíklegt að þeir ferðamenn sem til dæmis koma til landsins með ferju frá Danmörku í þeim tilgangi að ferðast hringveginn um landið viti af því að þeir þurfi fyrst að sækja um undanþágu frá reglugerðinni.

Lagt er til að takmörkun á leyfilegri heildarlengd reiðhjóls með eftirvagn verði ekki minni en 4,5 metrar.

Þannig yrði mögulegt fyrir þessa gerð farartækja sem falla undir skilgreiningu reiðhjóla að nýta eftirvagna undir farangur til lengri ferða. Þessi mörk á heildarlengd eru þó styttri en heildarlengd flestra fólksbifreiða og ættu því ekki að valda neinum vandræðum í almennri umferð.

Virðingarfyllt,
Birgir Fannar Birgisson