



# Skýrsla starfshóps um aðgerðir til að koma í veg fyrir hjólaþjófnað





# Starfshópurinn

## **Starfshópur um tillögur til aðgerða til að draga úr hjólabjófnaði.**

Þann 29. september 2023 var samþykkt af umhverfis- og skipulagsráði Reykjavíkurborgar að stofna starfshóp sem gera skyldi tillögur að því hvernig draga mætti úr vaxandi tíðni hjólabjófnaða á höfuðborgarsvæðinu.

Í aðgerðarkafli Hjólréiðaáætlunar Reykjavíkur 2021-2025 sem samþykkt var í borgarstjórn 15. júní 2021 er kveðið á um að kanna skuli leiðir til að draga úr þjófnaði á hjólum í samstarfi við lögreglu, tryggingafélög og grasrótarsamtök hjólréiðafólks. Á fundi umhverfis- og skipulagsráðs þann 28. júní 2023 var samþykkt tillaga þess efnis að starfshópur yrði skipaður með fulltrúum áður nefndra aðila, auk fulltrúa umhverfis- og skipulagssviðs til að vinna að því markmiði sem sett er fram í hjólréiðaáætluninni.

### **Starfshópurinn skipa:**

Kristinn Jón Eysteinnsson (formaður), *samgöngur og borgarhönnun (USK)*.  
Grétar Mar Hreggviðsson, *samgöngur og borgarhönnun (USK)*.  
Guðmundur Pétur Guðmundsson, *Fulltrúi lögreglunnar á höfuðborgarsvæðinu*.  
Margrét Arnheiður Jónsdóttir, *samtök fjármálafyrirtækja (vátryggingafélög)*  
Birgir Fannar Birgisson, *Landssamtök hjólréiðamanna (Reiðhjólabændur)*.  
Bjartmar Leósson, *hjólabjargvættur*.

### **Starfsmaður og fundarritari:**

Natan Freyr Guðmundsson, *samgöngur- og borgarhönnun (USK)*.

### **Hlutverk:**

Koma með tillögur til að draga úr þjófnaði á hjólum í samræmi við hjólréiðaáætlun Reykjavíkur.

### **Helstu verkefni/viðfangsefni:**

- Hagsmunaaðilagreining
- Samtal við mikilvæga hagaðila
- Leita heimilda um hvað hefur verið gert annarsstaðar í sambærilegum aðstæðum
- Samantekt á umfangi vandans og áskorunum á höfuðborgarsvæðinu
- Tillögugerð
- Kostnaðarmat og tímaáætlun

### **Til ráðgjafar og samstarfs við starfshóp:**

Starfshópurinn vinni hagsmunaaðilagreiningu sem lögð verði til grundvallar því samráði og samstarfi sem þarf að hafa vegna vinnu hópsins. Starfshópurinn leiti einnig ráðgjafar innan og utan borgarkerfis hjá aðilum með sérþekkingu á viðfangsefninu eftir því sem við á.

### **Starfstímabil og skil:**

Starfshópurinn skili ábyrgðarmanni tillögum, kostnaðarmetnum eftir því sem við á, fyrir lok nóvember 2023.



## Almennt

Starfshópurinn var að störfum frá nóvember fram í miðjan desember 2023. Fékk starfshópurinn til samtals við sig fulltrúa frá 9 hagaðilum við undirbúning þessarar skýrslu. Auk meðlima starfshópsins voru boðaðir fulltrúar tveggja hagsmunaaðila á hvern fund uns tekist hafði að ræða við alla sem svöruðu boði um þátttöku. Í samtölum við þá hagaðila sem komu til fundar við hópinn fengust ýmsar áhugaverðar upplýsingar sem vörpuðu ljósi á eðli hjólaþjófnaðar og hugmyndir til þess að sporna gegn honum. Með samræðum við hagsmunaaðila hefur orðið til vettvangur tengslamyndunar hjá fulltrúum sem sjá sér hag í því að vinna betur saman að hvers kyns verkefnum sem geta hjálpað til við að draga úr hjólaþjófnaði.

Hagaðilar sem tóku þátt í vinnu hópsins eða komu sérstaklega á fund hópsins voru eftirfarandi:

- VOR teymi (stuðningur við fólk í neyð með fjölþættan vanda) - *Soffía Hjördís Ólafsdóttir*
- Reiðhjólastrá.is - *Margeir Örn Óskarsson og Egill Heinesen*
- Reiðhjólaaverslanir - *Jón Þór Skaftason og Stefán Haukur Erlingsson frá Erninum*
- LHM / Reiðhjólabændur – *Birgir Fannar Birgisson / Haukur Eggertsson*
- Tollurinn - *Sigurður Einar Árnason*
- Neytendasamtökin - *Breki Karlsson*
- Lögreglan – *Guðmundur Pétur Guðmundsson*
- Tryggingafélög - *Margrét Arnheiður Jónsdóttir*
- Samgöngustofa - *Gunnar Geir Gunnarsson*

Í viðum skilningi má líta svo á að talsverðir hagsmunir séu fólgirnir í því fyrir samfélagið að tíðni hjólaþjófnaðar sé haldið í lágmarki með því að beita þeim úrræðum sem skilað geta þeim árangri að gera samfélagið almennt öruggara gegn þjófnaði.

Afleiðingar hjólaþjófnaðar geta verið bæði tilfinningalegar sem og fjárhagslegar fyrir einstaklinga sem verða fyrir tjóni af þeim sökum, að ógleymdum þeim kostnaði sem fellur á tryggingafélög.

Ætla má að óraunhæft sé að útrýma öllum þjófnaði á hjólum, þrátt fyrir allar aðgerðir til þess að draga úr þeim. Hinsvegar telur starfshópurinn að halda megi verulega aftur af ákveðnum tegundum brota, með réttum aðgerðum sem dregið geta úr tíðni hjólaþjófnaðar, og má þar horfa til reynslu annarra þjóða. Þar geta borgin, löggæslan, tollayfirvöld, stofnanir og grasrótarfélög í sameiningu og/eða sitt í hvoru lagi lagt sitt af mörkum til að svo verði, eftir eðli og tegund þeirrar starfsemi sem þau sinna og hafa getu til. Til að mynda er það helst á færi löggæsluyfirvalda að tryggja öryggi borgarbúa með því að halda aftur af hverskyns innbrotum og þjófnaði með störfum sínum og tollyfirvöld eru eina stjórnsýslustofnunin sem getur haft eftirlit með flutningi varnings úr landi.

Í umræðu um leiðir til að sporna við eða draga úr hjólaþjófnaði má setja fram tvær hliðar á því máli. Annars vegar þá hlið sem snýr að brotapolanum (eiganda hjóls) og hins vegar sú hlið sem snýr að gerandanum (þeim sem stelur hjóli). Samtöl starfshóps og hagaðila voru yfirleitt á þá leið að skilvirkasta leiðin til þess að draga úr tíðni hjólaþjófnaða væri að leggja áherslu á hlið þolenda í þessu máli þar sem erfiðara er að eiga við hegðun gerenda. Áhersla er því lögð á að fræða eigendur um hvernig þeir geti sem best komið í veg fyrir þjófnað. Þar með er ekki sagt að ekki sé hægt að koma með lausnir sem geta dregið úr hvata þeirra sem finna sig knúin til þess að stela hjólum fyrir ákveðna tegund afbrotamanna, t.a.m einstaklinga sem lifa við fátækt og eiga í engin hús að vanda nema gistiskýli á vegum yfirvalda. Þá kom einnig fram sú



hugmynd að ef stutt yrði betur við hóp fíknisjúklinga sem leiðast út í þjófnað af neyð, með sértækari aðgerðum, mætti draga töluvert úr þjófnaði af hálfu fólks með fíknisjúkdóma og fjölþættan vanda.

Með ríkari áherslu á það hvernig eigendur hjóla geti betur tryggt örugga geymslu hjóla sinna svo erfiðara sé fyrir þjófa að taka reiðhjól ófrjálsri hendi mætti ná góðum árangri í að minnka umfang þess háttar þjófnaðar. Hér er átt við þann þjófnað sem ekki tengist þeim glæpahópum sem sérhæfðir eru með verkfærum í því að losa vönduð og dýr hjól úr hvers kyns lásnum eða hjólastæðum. Þann hóp afbrota er ekki auðvelt að eiga við nema með öflugri löggæslu, þó vissulega séu líkur á því að betur varin hjól myndu einnig lækka þá glæpatíðni að einhverju marki.

Með þessar áherslur að leiðarljósi er það álit starfshóps að skilvirkasta leiðin til þess að draga úr tíðni hjólaþjófnaðar sé að stuðla að forvörnum/fræðslu fyrir eigendur hjóla um betri og öruggari leiðir til þess að geyma hjólin sín og skilja við þau þannig að þau séu öruggari gagnvart þjófnaði.

Í reglugerð um gerð og búnað reiðhjóla nr. 57/1994 segir eftirfarandi um búnað til að læsa hjólum.

### 5. gr. **Þjófnaðarvörn.**

„Á reiðhjóli skal vera búnaður sem gerir kleift að læsa því örugglega.“

Það er allur gangur á því hvort að reiðhjól séu seld á þennan hátt, þ.e. að með fylgi búnaður sem gerir eiganda eða notanda kleift að læsa hjóli á öruggan hátt. Eigendur reiðhjóla ákveða sjálfir hvort þeir kaupir sér lásabúnað við kaup á reiðhjóli. Mögulega er tilefni til þess að endurskoða reglugerð eða eftirfylgni með henni þannig að viðurkenndur búnaður skuli fylgja með í kaupum á reiðhjólum, sem liður í því að sporna við þjófnaði.

Áframhaldandi uppbygging innviða á vönduðum og rétt uppsettum hjólastæðum er veigamikill þáttur svo möguleikar séu á því að nýta sér góða og sterka lása til að læsa hjólum rétt, hvort sem er við heimili, stofnanir, verslanir eða fyrirtæki.

Gagnabanki eins og Reiðhjólaskrá er verkfæri sem oft kom til tals í umræðum starfshópsins með hagsmunaaðilum. Lögreglan gæti séð hag sinn í að nota slíkan vef til að auðvelda lausn mála tengd þjófnaði á reiðhjólum. Markviss skrásetning reiðhjóla í Reiðhjólaskrá hér á landi gæti orðið öflugt verkfæri sem draga myndi úr fjölda þeirra mála sem tilkynna þyrfti til lögreglu og/eða váttryggingafélaga. Slíkt kerfi gæti auðveldað lögreglu að upplýsa óafgreidd mál eða tryggingarfélögum að greiða úr sínum málum varðandi bótagreiðslur til réttmætra eigenda. Reiðhjólaskrá hjálpar því ekki aðeins til við að draga úr þjófnaði, heldur ekkert síður við að koma hjóli aftur í hendur réttra eigenda þegar hjól finnast á víðavangi.

**Dæmi:** Einstaklingur finnur hjól á víðavangi, skannar límmiða á hjólinu með símamyndavél. Kerfið sýnir strax ef hjólið hefur verið merkt sem týnt eða stolið og skráður eigandi fær sjálfkrafa skilaboð frá kerfinu um að hjólið sé fundið, ásamt upplýsingum um staðsetningu þess. Í svona tilfelli er öll aðkoma lögreglu óþörf.

Þannig væru líkur á því að hjólum sem safnast upp í geymslum lögreglunnar muni fækka umtalsvert. Reiðhjólaskrár sem settar hafa verið upp í þessum tilgangi hafa verið að ryðja sér til rúms í öðrum löndum með mjög góðum árangri og virka best ef samkomulag næst um að eitt og sama kerfið sem víðast.

Hópur þjófa sem stelur reiðhjólum er ekki einsleitur og er þjófnaði því skipt í nokkra flokka. Til að setja umræðu um hjólaþjófnað í rétt samhengi er mikilvægt að gera þessum flokkum skil. Í



Þessari samantekt er tegundum þjófnaða skipt upp í fjóra megin flokka. Innan þeirra er síðan hægt að skilgreina þjófnað á fleiri vegu þar sem ásetningur og tilgangur brota er misjafn.

- **Hjólþjófnaður framinn af fíkniefnaneytendum.**  
Þjófnaður af þessari gerð er líklegastur til að eiga sér stað í borgum eða á þéttbýlum svæðum þar sem fíkniefnaneysla er til staðar. Um er að ræða einstaklinga í neyslu eða í neyð sem eiga í fá eða engin hús að vernda vegna bágrar stöðu sinnar og halda til í gistiskýlum á vegum hins opinbera. Þetta er einnig sá hópur sem hve oftast stelur hjólum til að fjármagna neyslu sína af neyð.
- **Hjólþjófnaður framinn af skipulögðum glæpahópum.**  
Þetta er sú tegund þjófnaðar þar sem skipulagðir glæpahópar stela hjólum til að hagnast á þeim og flytja þau gjarnan til annarra landa þar sem þau eru seld. Þeir eru skipulagðir í aðgerðum sínum og leita markvisst að vinsælum, sjaldgæfum og dýrum hjólum sem eru mjög verðmæt. Þeir nota gjarnan sérhæfð verkfæri til að losa eða fjarlægja hjólin og ná oft að eyðileggja öflugustu lása. Yfirleitt eru þetta vel skipulagðir hópar sem hafa tengsl við aðra glæpahópa og hafa fundið vænlegan markað fyrir hjólin áður en haldið er í ránsferðir.
- **Hjólþjófnaður framinn af einstaklingum sem eigna sér hjól til eigin nota.**  
Þetta er sá hjólþjófnaður sem er líklegastur er til að eiga sér stað af tilviljun eða vegna áhuga viðkomandi einstaklinga á ákveðnum hjólum. Þessi hópur leggur gjarna vinnu í að breyta hjólunum fljótlega eftir að hafa stolið þeim, til að gera það minna líklegt að þau þekkest í sjón.
- **Hjólþjófnaður aðeins til að koma sér á milli staða.**  
Þessi tegund þjófnaðar er framín af þeim sem ekki hafa þann ásetning að hagnast á því. Taka hjól sem auðvelt er að losa eða eru ólæst til þess eins að komast á milli staða og skilja svo hjólið eftir einhverstaðar á nýjum stað, jafnvel í von um að eigandinn finni það svo aftur.

Tekist hefur að endurheimta mörg hjól og koma þeim aftur í hendur eigenda sinna, sérstaklega á þetta við um hjól sem finnast í námunda við staði þar sem heimilislaut fólk hefur næturstað, gjarnan gistikýli eða aðra sambærilega þjónustu á vegum opinberra aðila. Í þeim tilvikum hefur fólk oftast auglýst eftir stolnu hjóli sínu á Facebook síðum í von um að það finnist af áhugasömum einstaklingum sem vakta síðurnar og vita hvar mestar líkur eru á að finna þau. Þar hefur fremstur í flokki farið Bjartmar Leósson, hjólahvísleri, sem fundið hefur mörg hjólin á þennan hátt. Í þessum tilvikum er oft um að ræða hjól sem tekin hafa verið af einstaklingum í sárri neyð og/eða harðri neyslu vímuefna sem vegna bágrar stöðu sinnar eiga ekki í nein önnur hús að venda. Það er því gjarnan ástand og neyð þessara einstaklinga sem setur þennan hóp í þá stöðu að stela hjólum fremur en skýr ásetningur eða vilji þeirra til þess. Hópur sem glímir við fátækt, atvinnuleysi, geðröskum, fíkn eða ofbeldi þarf á auknum stuðningi frá hinu opinbera og samfélaginu að halda til að snúa við þessari þróun.

Á vegum Reykjavíkurborgar starfar teymi sem kallast Vettvangs- og ráðgjafateymi (VoR-teymi) og aðstoðar fólk sem er heimilislaut og með vímuefnavanda og geðvanda. Teymið veitir einstaklings-miðaða ráðgjöf og stuðning á vettvangi. Samkvæmt starfsmanni VoR-teymisins á starfsfólk gistiskýla oft erfitt með að tilkynna lögreglu um þýfi sem skjólstaðingar þeirra hafa meðferðis. Í sumum tilfellum þegar augljóslega er um þýfi að ræða hafa starfsmenn tilkynnt það til lögreglu og því aðeins hluti þýfis sem er tilkynntur með þeim hætti. Reglur eru t.d. um að ekki megi koma með hluti inn á lóð neyðarskýla þannig að m.a. sé ekki verið að koma með þýfi þangað inn. Að hjálpa þeim sem minnst mega sín í samfélaginu, fíknisjúklingum



og heimilislausu fólki, gæti því strax slegið á mikinn fjölda reiðhjólþjófnaða með því að hlúð sé betur að þessum þjóðfélagshópi og þeim sköpuð sú umgjörð og aðstaða sem uppfyllir nauðsynlegar þarfir þeirra.

Sá hópur hjólþjófnaða sem erfiðast er að eiga við eru einstaklingar sem tengjast skipulögðum glæpahópum og með skipulegum hætti fara um í þeim tilgangi einum að stela hjólum til að koma þeim í verð. Þetta er gjarnan hópur sem útbúinn er sérhæfðum verkfærum og tækjum til þess að losa og fjarlægja hjól. Mörg þessara reiðhjóla eru flutt úr landi með gámum eða sem hluti af búslóðaflutningum til að koma þeim í verð á öðrum mörkuðum. Aðeins lögregla og tollayfirvöld eru til þess bær að vinna gegn þessum tegundum brota með því að standa slíka þjófnaði að verki og refsa fyrir.

Burðargeta lögreglunnar til þess að sinna öllum tegundum hjólþjófnaða er ekki nógu mikil. Það sést helst á því hve mörg óleyst mál eru á borði lögreglu. Forgangur hjólþjófnaða fer þó eftir því hversu umfangsmikil og alvarleg brotin eru. Að sögn lögreglu eru það önnur og alvarlegri brotamál sem fara frammar í forgangsröðina heldur en tilkynningar um hjólþjófnað, sem veldur því að þau mál eiga til að safnast upp með lengri afgreiðslutíma og upplýsast jafnvel aldrei fyrir vikið.

## Hvað hefur verið gert í öðrum löndum í sambærilegum málum

„**Forvarnir**“ má segja að sé samnefni með flest öllum heimildum sem skoðaðar eru um reynslu annarra landa sem lagst hafa gegn hjólþjófnaði með markvissum hætti. Þar er áherslan að mestu sett í aðgerðir sem snúa að forvörnum gegn þjófnaði með ýmsum ráðum. Mikið er fjallað um allskyns gerðir lása og leiðbeiningar um hvernig eigi að nota þá svo vel sé. Í því samhengi er einnig nokkuð fjallað um skráningarkerfi sem heldur utan um rétt eignarhald hjóla. Skrá sem gegni því meginhlutverki að gera notendum einfaldara að endurheimta eða finna stolin hjól auk þess að komast að því hvort tiltekið hjól sé í höndum réttmæts eiganda. Slík skrá mun með tímanum gera þjófum erfiðara um vik að koma stolnum hjólum í verð innanlands séu þau skráð.

Ráðist hefur verið í forvarnir sem felast í það að búa til gott kynningarefni sem kennir fólki á öryggi lása, meðhöndlun og notkun þeirra. Með réttum lásabúnaði og aukinni kunnáttu má draga verulega úr þjófnaði. Því betri sem hjólastæði og lásar eru, þeim mun erfiðara er fyrir þjófnaði að komast óséðir frá brotum sínum. Góður öryggisbúnaður til að læsa hjólum kemur ekki alltaf í veg fyrir þjófnað en hann tefur fyrir verkinu svo meiri möguleikar eru á að standa þjófnaði að verki.

Nokkur dæmi um aðgerðir sem ráðist hefur verið í öðrum borgum og löndum:

- **Evrópusambandið** fjallaði um á ráðstefnu í Brussel 2023 að þörf væri á alþjóðlegu skráningarkerfi fyrir hjól til að draga úr þjófnaði og stuðla að sjálfbærari borgarsamgöngum.  
[International identification data base needed to reduce bike theft in the EU - Travel Tomorrow](#)
- Í **Frakklandi** er skylda að skrá hjól með auðkenni sem komið er fyrir á hjólinu. Á tveimur árum tókst að auka líkur á endurheimt hjóla úr 2% í 11% með skráningarkerfi fyrir hjól.



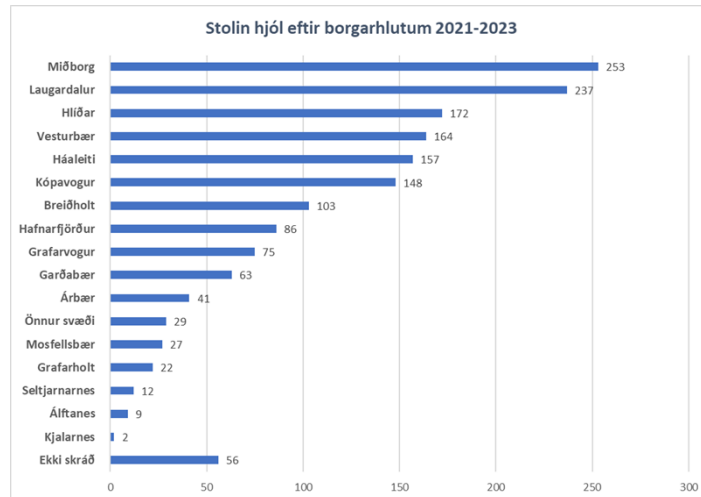
### [International identification data base needed to reduce bike theft in the EU - Travel Tomorrow](#)

- **Í Bretlandi og fleiri löndum** er mælt með því að notast við tvo lása, bæði U-lás og vír. Bæði læsa gjörðum við stell og svo læsa stellinu við hjólastæði. [How to prevent bike theft: Top tips to keep the thieves at bay | Cyclingnews](#)
- **Í New York** hefur lögregla aukið eftirlit með hjólastæðum og stofnað sérstaka deild sem vinnur að málefnum hjólaþjófnaðar. Þar er einnig boðið upp á ókeypis skráningarkerfi fyrir hjól. Það er talið vera eitt stærsta hjólaskráningarkerfi í heiminum. [Bike Theft Statistics: How Many Bicycles Are Stolen Each Year? \(discerningcyclist.com\)](#)
- **Í London** hafa borgaryfirvöld sett upp hjólageymslur fyrir um 100.000 hjól sem eiga að vera öruggari og þægilegri en venjulegir hjólastandar. Einnig hefur verið hvatt til þess að nota hjólalása af góðum gæðum og skrá hjólin sín í hjólaskráningakerfið „BikeRegister“.
- **Í Tokyo** hefur verið lögð áhersla á að koma í veg fyrir hjólaþjófnað með því að koma upp sérstökum hjólastæðum með kortaaðgangskerfi og rafmagni. Þar hefur einnig verið hvatt til þess að nota lása með Bluetooth eða GPS tækni, sem senda tilkynningar ef hjólið er færð úr stað.
- **Í Amsterdam** hefur verið sett upp sérstök stofnun/deild sem tekst á við hjólaþjófnað sem hefur aðgang að gagnagrunni yfir öll skráð hjól sem auðveldar þeim að finna stolin hjól. Þar hefur einnig verið hvatt til notkunar hjólalása sem geta sent skilaboð þegar hjól eru færð út stað.
- **Í Vancouver** var ráðist í verkefni, „Project 529“, sem inniheldur meðal annars skráningarkerfi sem dró úr hjólaþjófnaði um 40% á örfáum árum. Verkefni sem hefur dreift sér víða um Kanada og Ameríku með góðum árangri. Þetta verkefni innifelur fjölmargar aðgerðir. <https://project529.com/garage>



# Samantekt á umfangi vandans og áskorunum á höfuðborgarsvæðinu

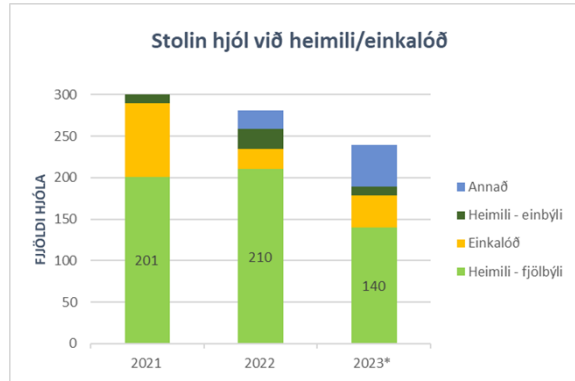
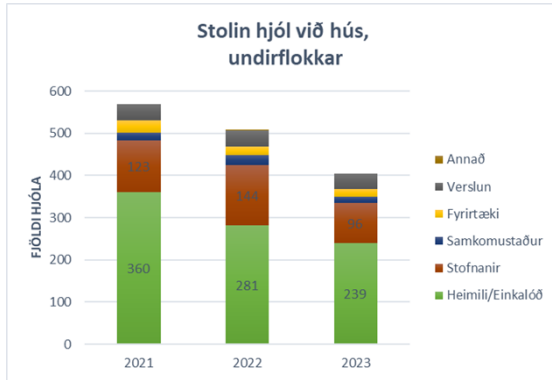
Lögreglan á höfuðborgarsvæðinu heldur skrá um fjölda tilkynninga um stolin reiðhjól. Með þeim gögnum má greina með nákvæmari hætti hvar brotin eiga sér stað, sem getur gefið vísbendingar um hvers konar þjófnað um ræðir og umfang hans. Upplýsingar sem nýst geta til að forgangsraða áherslum og meta þörf á viðeigandi aðgerðum til að draga úr þjófnaði. Heildarfjöldi stolinna hjóla sem skráður var hjá lögreglu á tímabilinu 2021-2023 var um 1.660 hjól.



Tvö hverfi í Reykjavík skera sig úr hvað varðar fjölda stolinna hjóla, þ.e. Miðborg og Laugardalur. Um 63% allra brota sem tilkynntur var átti sér stað á vaktssvæði lögreglustöðvar 1 sem sinnir Miðborg, Laugardal, Háaleiti, Hlíðum, Vesturbæ og Seltjarnarnesi. Þá voru um 37% sambærilegra brota tilkynntur á öðrum vaktssvæðum lögreglunnar (lögreglustöðvar 2, 3 og 4) innan höfuðborgarsvæðisins. Þessi tölfræði er í samræmi við það sem almennt þekkt, að þjófnaður hjóla er gjarnan mestur í þéttbýli og við miðsvæði borga.

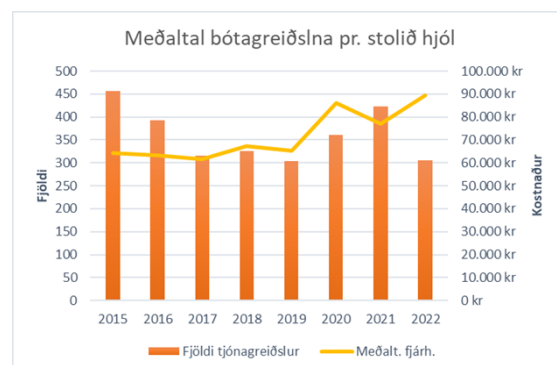
Samkvæmt gögnum lögreglu er flestum hjólum stolið við heimili, stofnanir, fyrirtæki og verslanir. Þegar flokkurinn *Heimili/Einkalóð* í gögnunum er greindur enn frekar kemur betur í ljós skipting brota milli fjölbýlis og einbýlis. Athygli vekur að sá fjöldi reiðhjóla sem stolið er í og við fjölbýlishús er um 2/3 allra hjóla í þessum flokki og 1/3 á einkalóðum eða við einbýli. Af þessum tölum má draga má þá ályktun að íbúar búsettir í fjölbýlishúsum séu útsettari fyrir reiðhjólþjófnaði en íbúar búsettir í einbýlum. Þá má hugsanlega leiða að því líkum að stórum hluta þessara hjóla sé stolið úr hjólageymslum fjölbýlishúsa þar sem mörg hjól eru á einum stað. Innbrot í hjólageymslur eru vel þekkt vandamál og þar geta þjófvar oft valið bestu og dýrustu hjólin til að taka með sér komist þeir inn, þar sem hjól eru oft en ekki geymd ólæst innandyra.





Nokkur samhljómur virðist með gögnum lögreglu og váttryggingarfélagum um heildar umfang stolinna hjóla á tímabilinu 2021-2023. Þó er það þekkt úr grasrót hjólreiðasamfélagsins að reiðhjólþjófnaður er langt frá því alltaf tilkynntur, hvort sem er til lögreglu eða tryggingarfélagum sem þýðir að umfang þjófnaðar er meiri en tölfræðin gefur til kynna. Eðlilegt er að eitthvert misræmi sé í fjölda tilkynninga og brota milli þessara aðila þar sem sum reiðhjól sem tilkynnt eru til lögreglu finnast áður en kemur til þess að tilkynna tryggingarfélagi um þjófnaðinn. Einnig eru tilvik þar sem eigandi kys að tilkynna ekki tryggingarfélagi um þjófnað, svo sem vegna mögulegrar hækkunar sjálfsábyrgðar. Töluvert er af stolnum hjólum sem aldrei eru tilkynnt til lögreglu né tryggingarfélagum. Sem dæmi má nefna að af þeim 1.400 hjólum sem Reiðhjólábændur gáfu í hjólasöfnun 2023 hefur u.þ.b. 7% verið stolið. Ekkert af þeim u.þ.b. 100 tilvikum hefur verið tilkynnt lögreglu eða tryggingarfélagum.

Samkvæmt upplýsingum frá tryggingarfélagum hafa bótagreiðslur aukist milli ára 2021 og 2022, eða á sama tímabili og Covid stóð sem hæst. Síðan þá hefur heldur dregið úr fjölda bótagreiðslna vegna stolinna hjóla en athygli vekur að þrátt fyrir fækkun tilvika halda útgreiddar bætur áfram að hækka. Þessi hækkun á fjárhæð bóta er skýrt merki um fjölgun stolinna hjóla í nýjum flokki rafmagnsreiðhjóla og aukin verðmæti reiðhjóla almennt. Reiðhjól eru auðseljanleg og meðfærileg verðmæti sem óþrúttir sækjast í meira mæli eftir að stela. Helst þetta nokkuð í hendur við vaxandi eign almennings á dýrari hjólum sem eru nú í meira mæli samgöngutæki fólks en áður var. Sá kostnaður sem tryggingarfélag verða fyrir vegna bótagreiðslna fyrir reiðhjól hefur á ársgrundvelli vaxið úr því að vera ca. 20 milljónir í ca. 30 milljónir á ári. Gera má ráð fyrir því að með áframhaldandi þróun í rafvæðingu hjóla og breyttum ferðavenjum fólks muni þessi kostnaður halda áfram að aukast ef ekki tekst að halda aftur af þjófnaði á reiðhjólum.





## Tillögur til úrbóta og áætlaður kostnaður

- **Hjólaskýli við íbúðarhúsnæði þar sem ekki eru hjólageymslur, (hollensk lausn)**  
Áhugaverð leið sem farin hefur verið í Rotterdam í Hollandi þegar skortur er á rými fyrir hjólageymslur við hýbýli fólks á einkalóðum. Ef fjórar eða fleiri íbúðir taka sig saman geta húsfélög fengið uppsett hjólaskýli sér að kostnaðarlausu í staðinn fyrir eitt bílastæði í borgarlandi. (10-20 milljónir, ræðst af eftirspurn)
- **Uppsetning og rekstur á hjólaskápum í miðborginni, fyrir þá sem ekki eiga möguleika á að geyma hjól í geymslum heima hjá sér vegna plássleysis.**  
Í hjólreiðaáætlun borgarinnar er fjallað um að bjóða út rekstur á hjólaskápum eða sambærilegu rými til leigu til þess að geta geymt hjólin sín. Hjólageymsla sem mögulega myndi nýtast fólki sem notar hjól sem heilsárs samgöngumáta, á jafnvel ekki bíl og býr miðsvæðis við þröngan kost, til þess að geyma hjól sín í læstu og öruggu rými. (5-10 milljónir)
- **Fjölgun hjólastæða við stofnanir og fyrirtæki borgarinnar**  
Borgin haldi áfram að yta undir og stuðla að því að hjólastæði verði sett upp við helstu stofnanir og opinber fyrirtæki borgarinnar. T.a.m. við skóla, leikskóla, sundlaugar og íþróttahús. Einnig að hjólastæðum verði fjölgað í rými borgarlands á svæðum sem skilgreind eru fyrir verslun og þjónustu í borginni. Á sumum svæðum getur verið nauðsynlegt að setja upp eftirlitsmyndavélar ef hjólastæði eru ekki mjög sýnileg, t.d. í bíla/hjólastæðahúsum, eða á öðrum stöðum þar sem vitað er að umgengni er ótrygg. (20-30 milljónir)
- **Upplýsingaherferð um rétta notkun á lásnum og mikilvægi þeirra til að sporna við þjófnaði.**  
Í sambærilegum verkefnum erlendis til þess að draga úr hjólaþjófnaði, hefur verið ráðist í herferð þar sem reiðhjóláeigendur eru gerðir upplýstari um hvernig best sé að læsa hjólum sínum með sem öruggustum hætti og hvernig lása best er að nota til að tryggja öryggi hjóla sinna sem best. Með því að gera eigendur meðvitaðri um öryggi hjóla sinna mun það gera þjófum erfiðara um vik með að stela hjólum, sem vissulega mynd draga úr tíðni hjólaþjófnaða. Húsfélög í fjölbýlishúsum ættu að láta skipta reglulega um skrá í hurðum að hjólageymslum. (10-15 milljónir)
- **Vátryggingafélög auki forvarnarfræðslu sína. Upplýsi sína viðskiptavinum markvisst um hættur og leiðir til þess að draga úr hættu á þjófnaði.**  
Til viðbótar við forvarnarfræðslu til viðskiptavina almennt gætu vátryggingafélög lagt sérstaka áherslu á forvarnir þegar verðmæt hjól eru sértryggð. Þannig væri reynt að koma í veg fyrir að eigendur noti búnað sem veiti þeim falskt öryggi og telst ekki nógu öruggur til að koma í veg fyrir þjófnað þrátt fyrir að hjólinu hafi verið læst.
- **Hjólreiðaskrá.**  
Reiðhjólaskrá þar sem fólk getur tilkynnt reiðhjól stolið, sé það skráð þar. Gagnlegt fyrir þá sem vilja tryggja betra eftirlit með því hvort reiðhjólið sé í höndum réttmætra eigenda, t.d. þegar um er að ræða kaup og sölu á notuðum hjólum. Auðveldar að finna stolin hjól á skrá ef þau eru tilkynnt og getur virkað sem ákveðinn fælingarmáttur gegn þjófnaði þegar sönnunarbyrði verður sterkari. Með skrá sem þessari er haldið utan um eigendasögu og auðveldara getur verið að koma í veg fyrir endursölu á stolnum hjólum. Skrá sem nýtist til að upplýsa hvort um þýfi sé að ræða. (5-10 milljónir)



- **Aðstaða til hjólageymslu hjá heimilislausum og þeim sem eiga við fíknivanda að ræða með því að leggja þeim til hjól að kostnaðarlausu.**  
Leggja til hjólaaðstöðu á þessum stöðum og hjól sem stæðu skjólstæðingum til boða til eigin nota svo þeir freistist ekki til að taka ófrjálsri hendi hjól annarra til þess eins að koma sér á milli staða innan borgarinnar. Reiðjól sem safnast hafa saman og hafa ekki eiganda sem gerir tilkall til þeirra verði gefin til þessa verkefnis. (1-2 milljónir)
- **Eftirlit Tollstjóra með útflutningi á gámum sem innihaldið geta hjól sem flutt eru úr landi.**  
Í reglulegu átaki Tollstjóra á innihaldi gáma verði skimað eftir vísbendingum sem geta gefið til kynna stórfelldan útflutning á stolnum hjólum með gámum sem fluttir eru út af einkaaðilum. (Hluti af almennu eftirliti tollvarða)
- **Reiðhjólaverslanir í samstarfi við aðra aðila skrásetji hjól í gagnagrunn strax við kaup.**  
Hugmynd þess efnis að reiðhjólaverslanir skrásetji hjól um leið og þau eru seld þannig að eigandi þurfi ekki að gera það sjálfur.

## Samantekt

Samantekin áætlun á kostnaði við þessar hugmyndir að aðgerðum er á bilinu 55 – 90 milljónir.

Ýmsar hugmyndir hafa komið fram um aðgerðir til þess að vinna gegn þjófnaði en á þessu stigi liggur ekki fyrir nákvæm kostnaðargreining á einstökum þáttum þeirra aðgerða, heldur einungis gróft mat. Ekki er um að ræða tæmandi lista aðgerða eða verkefna sem þessar aðgerðir gætu leitt af sér í framhaldinu. Sumar aðgerðir eru þess eðlis að hefjast mætti handa strax með litlum tilkostnaði t.a.m. eins og samstarf aðila sem gætu unnið saman að einstökum þáttum þessara verkefna sem stuðlað geta að bættu umhverfi fyrir notendur til að tryggja öryggi hjóla sinna. Aðrar aðgerðir eins og bættir innviðir og framleiðsla á fræðslu og kynningarefni eru þættir sem þarf að undirbúa vel með tilheyrandi fjármögnun. Það eru verkefni sem gjarnan þurfa lengri undirbúning og hönnun áður en hægt er að ráðast í aðgerðir til úrbóta. Sá möguleiki er þó fyrir hendi að koma upp lausnum eins og að setja upp hjólagrindur tímabundið á valda staði með litlum fyrirvara til að mæta aukinni eftirspurn.



## Viðauki – tölfræðigögn

Tafla 1. Reiðhjólþjófnaður á svæði LRH eftir vettvangi brots árin 2021 til 2023\*

Vettvangur	2021	2022	2023*	Samtals
<b>Annað</b>	<b>16</b>	<b>9</b>	<b>17</b>	<b>42</b>
Annað	11	8	14	33
Utandyra	5	1	3	9
<b>Gata/vegur</b>	<b>41</b>	<b>40</b>	<b>52</b>	<b>133</b>
Akbraut/bifreiðastæði	41	39	52	132
Stofnanir		1		1
<b>Hús</b>	<b>569</b>	<b>508</b>	<b>404</b>	<b>1.481</b>
Annað		1		1
Fyrirtæki	30	19	17	66
Heimili/einkalóð	360	281	239	880
Samkomustaður	18	24	15	57
Stofnanir	123	144	96	363
Verslun	39	39	37	115
<b>Heildarfjöldi</b>	<b>626</b>	<b>557</b>	<b>473</b>	<b>1.656</b>

\*Tölfræði tekin úr Lögregluakerfinu 30. nóvember 2023.

Tafla 2. Reiðhjólþjófnaðir eftir hverfum árin 2021 til 2023.\*

Hverfi	2021	2022	2023*	Samtals
<b>Ekki skráð</b>	<b>16</b>	<b>24</b>	<b>16</b>	<b>56</b>
<b>Lögreglustöð 1</b>	<b>424</b>	<b>303</b>	<b>268</b>	<b>995</b>
Háaleiti	51	58	48	157
Hlíðar	81	53	38	172
Laugardalur	88	76	73	237
Miðborg	114	77	62	253
Seltjarnarnes	6	4	2	12
Vesturbær	84	35	45	164
<b>Lögreglustöð 2</b>	<b>58</b>	<b>55</b>	<b>45</b>	<b>158</b>
Álftanes	4	1	4	9
Garðabær	22	20	21	63
Hafnarfjörður	32	34	20	86
<b>Lögreglustöð 3</b>	<b>66</b>	<b>104</b>	<b>81</b>	<b>251</b>
Breiðholt	20	40	43	103
Kópavogur	46	64	38	148

**Lögglustöð**

<b>4</b>	<b>50</b>	<b>61</b>	<b>56</b>	<b>167</b>
Árbær	14	13	14	41
Grafarholt	5	8	9	22
Grafarvogur	24	27	24	75
Kjalarnes	1	1		2
Mosfellsbær	6	12	9	27
<b>Önnur svæði</b>	<b>12</b>	<b>10</b>	<b>7</b>	<b>29</b>
<b>Samtals</b>	<b>626</b>	<b>557</b>	<b>473</b>	<b>1.656</b>

\*Tölfræði tekin úr Lögglukerfinu 30. nóvember 2023.

Tafla 4. Fjöldi reiðhjólþjófnaða eftir vettvangi brots fyrir tímabilið 2021 til 2023.\*

<b>Vettvangur</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023*</b>	<b>Samtals</b>
<b>Hús</b>	<b>569</b>	<b>508</b>	<b>404</b>	<b>1.481</b>
<b>Annað</b>		<b>1</b>		<b>1</b>
<b>Fyrirtæki</b>	<b>30</b>	<b>19</b>	<b>17</b>	<b>66</b>
<b>Heimili/einkalóð</b>	<b>360</b>	<b>281</b>	<b>239</b>	<b>880</b>
Heimili - fjölbýli	201	210	140	551
Einkalóð	89	25	39	153
Heimili - einbýli	18	24	10	52
Annað	52	22	50	124
<b>Stofnanir</b>	<b>123</b>	<b>144</b>	<b>96</b>	<b>363</b>
Íþróttahús og íþróttamannvirki	38	46	37	121
Skóli, ót.a.	46	36	33	115
Grunnskóli	7	29	2	38
Framhaldsskóli	2	4		6
Sundlaug	10	8	13	31
Annað	20	21	11	52
<b>Samkomustaður</b>	<b>18</b>	<b>24</b>	<b>15</b>	<b>57</b>
<b>Verslun</b>	<b>39</b>	<b>39</b>	<b>37</b>	<b>115</b>
Matvöruverslun	18	20	13	51
Verslunarmiðstöð-almennt rými	9	9	15	33
Annað	12	10	9	31
<b>Gata/vegur</b>	<b>41</b>	<b>40</b>	<b>52</b>	<b>133</b>
<b>Akbraut/bifreiðastæði</b>	<b>41</b>	<b>39</b>	<b>52</b>	<b>132</b>
Gangstétt	17	17	30	64
Bifreiðastæði	11	9	14	34
Annað	13	13	8	34
<b>Stofnanir</b>		<b>1</b>		<b>1</b>
<b>Annað</b>	<b>16</b>	<b>9</b>	<b>17</b>	<b>42</b>
<b>Heildarfjöldi</b>	<b>626</b>	<b>557</b>	<b>473</b>	<b>1.656</b>



\*Tölfræði tekin úr Lögreglukerfinu 30. nóvember 2023.

Tafla 5 Fjöldi tilkynninga til tryggingafélaga um reiðhjólþjófnað og upphæðir á tjónagreiðslum

<b>Ár</b>	<b>Fjöldi tjóna reiðhjólþjófnaður</b>	<b>Samtals tjónagreiðslur</b>	<b>Meðaltal</b>
2015	456	29.350.400	64.365
2016	393	24.879.300	63.306
2017	316	19.492.100	61.684
2018	325	21.898.100	67.379
2019	304	19.848.300	65.291
2020	360	30.954.200	85.984
2021	422	32.466.900	76.936
2022	305	27.238.300	89.306



## ERINDISBRÉF

### Starfshópur til að draga úr þjófnaði á hjólum

**Ábyrgðarmaður:** Guðbjörg Lilja Erlendsdóttir, samgöngustjóri

#### Inngangur:

Í aðgerðarkafla hjólreiðaáætlunar Reykjavíkur 2021-2025, sem samþykkt var í borgarstjórn 15. júní 2021 er kveðið á um að kanna skuli leiðir til að draga úr þjófnaði á hjólum í samstarfi við lögreglu, tryggingafélög og grasrótarsamtök hjólreiðafólks. Á fundi umhverfis- og skipulagsráðs þann 28. júní 2023 var samþykkt tillaga þess efnis að starfshópur verði skipaður með fulltrúum áðurnefndra aðila, auk fulltrúa af umhverfis- og skipulagssviði í því skyni að standa við markmið áætlunarinnar að þessu leyti.

#### Hlutverk:

Hlutverk hópsins er að koma með tillögur til að draga úr þjófnaði á hjólum, í samræmi við hjólreiðaáætlun Reykjavíkur.

#### Helstu verkefni/viðfangsefni:

- Hagsmunaaðilagreining
- Samtal við mikilvæga hagaðila
- Leita heimilda um hvað hefur verið gert annarsstaðar í sambærilegum aðstæðum
- Samantekt á umfangi vandans og áskorunum á höfuðborgarsvæðinu
- Tillögugerð
- Kostnaðarmat og tímaáætlun

#### Starfshópurinn skipa:

Kristinn Jón Eysteinnsson (formaður), samgöngur og borgarhönnun (USK).

Grétar Mar Hreggviðsson, samgöngur og borgarhönnun (USK).

Guðmundur Pétur Guðmundsson, fulltrúi lögreglunnar á höfuðborgarsvæðinu.

Margrét Arnheiður Jónsdóttir, fulltrúi tryggingafélaga.

Birgir Fannar Birgisson, Landssamtök hjólreiðamanna.

Bjartmar Leósson, hjólabjargvættur.

#### Starfsmaður starfshópsins:

Natan Freyr Guðmundsson, samgöngur- og borgarhönnun (USK).

#### Til ráðgjafar og samstarfs:

Starfshópurinn vinnur hagsmunaaðilagreiningu sem síðan verði lögð til grundvallar því samráði og samstarfi sem þarf að hafa vegna vinnu hópsins. Starfshópurinn leiti einnig ráðgjafar innan og utan borgarkerfis hjá aðilum með sérþekkingu á viðfangsefninu eftir því sem við á.



Reykjavíkurborg

**Starfstímabil og skil:**

Starfshópurinn skili ábyrgðarmanni tillögum, kostnaðarmetnum eftir því sem við á, fyrir lok nóvember 2023.