



Umsögn um: Áform um vegvísi að vistvænum samgöngum til 2030.

Landssamtök hjólreiðamanna (LHM) vilja koma eftirfarandi umsögn á framfæri við áform um vegvísi að vistvænum samgöngum til 2030, á samráðsgátt stjórnvalda.^[1]

Samsetning stýrihóps og upptalning hagaðila.

LHM telur að samsetning stýrihóps sé of einsleit. Í stýrihóp ætti að vera a.m.k. ein umhverfis- eða almannasamtök. LHM leggur því til að umhverfis- eða almannasamtök fái að tilnefna einn aðila í stýrihóp til að tryggja að sjónarmið og þekking sem hagaðilar almennings búi yfir fái að koma að þessu mikilvæga verkefni.

Það veldur vonbrigðum að engin samtök á sviði umhverfisverndar eða almannahagsmuna eru talin upp á lista yfir hagaðila. Þetta hljóta að vera mistök sem verða leiðrétt. LHM, Landvernd, Samtök um bíllausan lífsstíl, eru allt samtök sem eiga erindi sem hagaðilar í málaflokknum. Að mati LHM ætti Ríkisskattstjóri að vera hagaðili enda er skattaumhverfi málaflokksins eitt mikilvægasta stýrikerfið til að beina þjóðfélaginu í átt að minni losun gróðurhúsalofttegunda.

Stöðugreining - mál sem mega ekki gleymast.

Í fyrri stöðugreiningum stjórnvalda í málaflokknum hefur ávallt verið skautað framhjá erfiðum málum sem skipta umtalsverðu máli fyrir þróun losunar frá samgöngum. LHM leggur til að eftirfarandi mál verði tekin til skoðunar í grænbók og upphæðir metnar og leiðir lagðar fram í hvítbók til að leiðrétta þá innbyggðu skekkju sem þau fela í sér. Margar tillögur LHM ganga út á að hætta með eða að minnsta kosti draga úr niðurgreiðslum samfélagsins með akstri og umferð. Það myndi ekki bara draga úr losun gróðurhúsalofttegunda heldur líka hafa margvísleg jákvæð hliðaráhrif þar á meðal auka virkar samgöngur almennings og draga úr óþarfa akstri.

1. Opin bílastæði. Bílar standa í bílastæðum meira en 95% tímans, sem nær öll eru frí þótt þau séu alls ekki ókeypis í byggingu og viðhaldi eða landnotkun. Kostnaður við stæðin er falin í byggingarkostnaði og veldur árlegum kostnaði í formi vaxtagreiðslna og afborgana. Þessar niðurgreiðslur með bílaeign eru ósýnilegar meðan niðurgreiðslur með almennings-samgöngum eru uppi á borðinu á hverju ári. Meta þarf kostnað við bílastæði sem hlutfall af landsframleiðslu og auka kostnaðarhlutdeild bílstjóra í byggingu, viðhaldi og rekstri þeirra. Sanngjörn kostnaðarhlutdeild bílstjóra í bílastæðum gæti t.d.

- verið sama og kostnaðarhlutdeild strætófarþega, sem er um 30%.
2. Bílastæði í fjöleignarhúsalögum. Bílastæði eru samkvæmt fjöleignarhúsalögum hluti af sameign. Kostnaður við landnotkun, byggingu, viðhald og rekstur leggst á alla samkvæmt eignarhlutdeild óháð notkun. Breyta ætti fjöleignarhúsalögum á þann veg að bílastæði séu greidd af notendum þeirra.
 3. Ökutækjastyrkir. Ökutækjastyrkir ferðakostnaðarnefndar eru meira en 120% hærri en kostnaðurinn við að eiga og reka nýjan meðalbíl. Umtalsverður hluti af greiddum ökutækjastyrkjum er líka ekki greiddur fyrir akstur í þágu launagreiðanda heldur er hluti af yfirborgunum á vinnustað. Ökutækjastyrkir eru að auki vanskattlagðir miðað við aðrar launatekjur. Breyta þarf þessu þannig að ökutækjastyrkir verði ekki hærri en kostnaður við að eiga og reka meðalbíl og koma þarf í veg fyrir yfirborganir með greiðslum á ökutækjastyrk fyrir akstur sem er ekki inntur af hendi.
 4. Bifreiðahlunnindi. Reiknuð bifreiðahlunnindi bætast við tekjuskattsstofn launþega fyrir afnot hans af bifreið í eigu launagreiðanda, í eigin þágu. Þau eru vanskattlögð miðað við aðrar launatekjur. Bera má þetta saman við ef launagreiðandi myndi greiða matarinnkaup launþega og matarhlunnindi hans yrðu með sömu skattakjörum og bifreiðahlunnindi. Það væri ekki amalegt fyrir launþega að lækka matarreikning heimilisins um meira en helming. Reikna þarf bifreiðahlunnindi þannig að þau nemi sama skattahlutfalli og aðrar launatekjur.
 5. Nagladekk. Nagladekk slíta yfirborði vega og gatna um 20-40 falt á við ónegld vetrardekk, það er um 2000-4000% meira. Nagladekk eru þó ekki betri en ónegld vetrardekk í hálku sýna kannanir. Íslensk stjórnvöld hafa samþykkt mengunarbótaregluna. Það skýtur því skökku við að þeir sem slíta og menga 2000-4000% meira í vegsliti þurfi ekki að greiða gjald fyrir það. Heimila þarf sveitarfélögum að leggja gjald á þá sem aka um á nagladekkjum til að fækka þeim sem nota nagladekk og láta þá sem vilja halda áfram að aka á nöglum greiða smá gjald upp í tjónið sem þeir valda á vegakerfinu, og á heilsu landsmanna með svifryki.
 6. Almenningsamgöngur í Leifsstöð. Leifsstöð er mikilvægasti áfangastaður almenningsamgangna á landinu. Því miður uppfylla samgöngur þar ekki kröfur um gæði. Biðstöðvar, leiðakerfi, upplýsingagjöf, tímaáætlanir og aðkoma og fyrirkomulag í Leifsstöð þarfnast allt úrbóta. Skilgreina þarf þær gæðakröfur sem viðurkenndar almenningsamgöngur í Leifsstöð eiga að uppfylla. Til greina kæmi að undanskilja þessa almenningsamgönguleið frá samkeppnislögum og reka eitt kerfi frá Leifsstöð til höfuðborgarinnar sem gæti verið undanfari fluglestar.
 7. Miðlægt kerfi almenningsamgangna. Erlendis eru til kerfi sem upplýsa um ferðir með almenningsamgöngum og gefa kost á að kaupa miða. Sömuleiðis eru til kerfi sem selja kort sem duga í allar almenningsamgöngur lands eða svæðis. LHM leggur til að komið verði upp samræmdu kerfi sem gerir fólki kleift að skipuleggja ferðir með almenningsamgöngum á landinu á einum stað og kaupa miða fyrir ferðina.
 8. Hraðastýring ökutækja. Ýmis smáfarartæki og rafmagnsreiðhjól eru hraðatakörkuð við 25 km/klst. Það skýtur skökku við að hættuminnstu ökutækin skulu hraðatakörkuð meðan hættulegustu ökutækin sem hafa

drepið langflesta vegfarendur hafa enga hraðatakörkun og komast langt umfram hámarkshraða. Tæknilega verður hægt að hraðatakmarka bíla með snjallhraðaaðstoð (Intelligent speed assistance), sem verður skyldubúnaður í öllum bílum og er nú þegar komið í marga bíla. LHM mælir með að skoðað verði að taka upp snjallhraðastýringu allra vélknúinna ökutækja sem takmarkar hraða þeirra við hámarkshraða á hverjum stað. Þá mælir LHM með að 30 km/klst verði sjálfgefinn hámarkshraði innan þéttbýlis um allt land.

9. Mikilvægt er að halda áfram að byggja innviði til hjólreiða í og við þéttbýli. Hjólastígar og eftir atvikum göngu- og hjólastígar þurfa að tengja saman öll þéttbýli. Mikilvægast er að byrja á þéttbýlum á höfuðborgarsvæðinu og milli þéttbýla á landsbyggðinni sem stutt er á milli. Gera þarf öruggar ferðamannaleiðir t.d. út frá höfuðborgarsvæðinu. Allar vegaframkvæmdir þarf að meta af óháðum aðilum með tilliti til þess að aðstæður fyrir virka samgöngumáta versni ekki heldur batni.
10. Það er ekki nóg að byggja innviði fyrir virkar samgöngur þótt það sé mikilvæg forsenda fyrir breyttum ferðavenjum. Það þarf líka að rannsaka og gera áætlanir um að breyta hugarfari fólks til að fá það til að breyta inngrónum ferðavenjum. Mikilvægustu innviðirnir fyrir virkar samgöngur eru þessir 15 cm sem eru á milli eyrna fólks. LHM leggur til að ríkið geri hjólreiðaáætlun eða áætlun um virkar samgöngur og leggi fram fjármagn til rannsókna og skoðanamyndunar.

f.h. stjórnar Landssamtaka hjólreiðamanna

Árni Davíðsson
formaður

Tilvísanir:

[1] Áform um vegvísi að vistvænum samgöngum til 2030.

[https://samradsgatt.island.is/oll-mal/\\$Cases/Details/?id=3446#advices](https://samradsgatt.island.is/oll-mal/$Cases/Details/?id=3446#advices)

Um Landssamtök hjólreiðamanna

Landssamtök hjólreiðamanna (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.