



Innviðaráðuneytið

Reykjavík 21. apríl 2023

Umsögn um: Drög að hvítbók um samgöngumál og umhverfismatsskýrsla

Umsagnarnefnd Landssamtaka hjólreiðamanna (LHM) hefur skoðað drög að hvítbók um samgöngumál og umhverfismatsskýrslu. [1]

Margt jákvætt er í hvítbók um samgöngumál og geta LHM tekið undir margt í samgönguáætlun og aðgerðaráætlun. Við erum þó með nokkrar athugasemdar tengdar hvítbókinni og umhverfisskýrslunni. Sjá neðar.

LHM vill einnig koma með nýjar tillögur og leggja til að eftirfarandi atriði verði skoðuð og tekin upp í hvítbókinni.

3.2.2 Markmið um öruggar samgöngur

Tekin verði upp snjallhraðastýring vélknúinna ökutækja í umferðinni sem takmarkar aksturshraða við hámarkshraða á hverjum stað.

Greinargerð:

Ýmis smáfarartæki og rafmagnsreiðhjól eru hraðatakörkuð við 25 km/klst. Það skýtur skökku við að hættuminnstu ökutækin skulu hraðatakörkuð meðan hættulegustu ökutækin sem hafa drepíð 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. Það myndi koma í veg fyrir ofsaakstur og flest slys sem hann veldur. Það myndi auk þess spara umtalsverðar fjárhæðir og koma í veg fyrir óþægindi með því að gera hefðbundið umferðareftirlit og kostnaðarsama endurhönnun gatna og hraðahindranir óþarfar.

3.2.3 Markmið um hagkvæmar samgöngur

Kostnaðarhlutdeild ökumanna í rekstri vega, gatna og bílastæða verði skilgreind og gjaldtaka fyrir akstur á vegum í eigu ríkisins og á götum í eigu sveitarfélaga og fyrir geymslu á bílum, miðuð við það.

Greinargerð:

Mikill kostnaður fylgir uppbyggingu þjóðvegakerfisins, gatnakerfisins og bílastæða til að geyma bíla. Eðlilegt er að notendur þessarar manvirkja greiði þann kostnað að hluta eða öllu leyti. Uppbygging þessarar kerfa, framleiðsla ökutækja og notkun þeirra fylgir mikil mengun og þar sem íslensk stjórnvöld hafa samþykkt mengunarbótaregluna er eðlilegt að bein kostnaðarhlutdeild notenda verði umtalsverð jafnvel allt að 100% af kostnaði við landnotkun, byggingu, viðhald og þjónustu við rekstur samgöngukerfisins. Til samanburðar er bein kostnaðarhlutdeild sjúklinga í heilbrigðisútgjöldum um 16% og bein kostnaðarhlutdeild notenda Strætó hefur verið nálægt 30%. Hver er kostnaðarhlutdeild ökumanna í vegum, götum og bílastæðum?

Til skoðunar:

1. Útgefin tölfræði um ökutækjæign þarf að taka mið af ökutækjum í umferð, þótt áfram verði haldið utanum ökutæki á skrá. Tengist áherslu b. um Tekjuöflun ríkisins af samgöngum og f. Stuðlað að öflugum rannsóknarstarfi og h. Aðgengi verði aukið að gögnum.
2. Mat verði lagt á kostnað við landnotkun, gerð, viðhald og þjónustu við bílastæði sem hlutfall af landsframleiðslu. Tengist áherslum f. Stuðlað að öflugum rannsóknarstarfi og h. Aðgengi verði aukið að gögnum og tillögum LHM.
3. Mat verði lagt á kostnað við landnotkun, gerð, viðhald og þjónustu við götur í þéttbýli hjá sveitarfélögum sem hlutfall af landsframleiðslu. Tengist áherslum f. Stuðlað að öflugum rannsóknarstarfi og h. Aðgengi verði aukið að gögnum og tillögum LHM.
4. Mat verði lagt á kostnað við landnotkun, gerð, viðhald og þjónustu við vegi hjá Vegagerð ríkisins sem hlutfall af landsframleiðslu. Tengist áherslum f. Stuðlað að öflugum rannsóknarstarfi og h. Aðgengi verði aukið að gögnum og tillögum LHM.
5. Umhverfisskýrslan og helst hvítbókin ætti að innihalda samanburð á umhverfis- og lýðheilsuáhrif samgöngumáta, með áherslu á virka samgöngumáta, almenningsamgöngur, einkabíla og bílaleigubíla. Einn tilgangur þess er að skýra og undirstrika hvers vegna það skipti máli að að auðvelda landsmönnum að breyta ferðavenjum.

Athugasemdir um einstaka þætti í hvítbókinni

- Um Mynd 4.3 Hlutfall virkra samgöngumáta í ferðavenjum 2019 í landshlutum (Samgöngu- og sveitastjórnarráðuneytið, 2021): Það er skringilegt að ekki sé sýnt hvaða virka samgöngumátar eru stundaðar. Þá mætti líklega bæta við almenningsamgöngum til að sýna heildarmynd grænna og skilvirka samgöngumáta. Það eru engir undirhópar í mynd 4.3 en margir í mynd 4.3. Sýnir þetta etv. að hugsunin hjá gagnöflurum og/eða skýrsluhöfundum sé bilmiðuð og þannig hluti af áskoruninni?
- Í hvítbókinni er talað um flýti- og umferðargjöld en við finnum ekkert um tímaramma, umfang, staði, fyrirkomulag. Munu áformin daga uppi?
- Breyttar ferðavenjur eru eitt af þrettán meginviðfangsefnum sem talin eru upp í hvítbókinni. Ennfremur stendur: “Styrkja þarf valkosti í ferðamátavali, þannig að fólk geti valið sér ferðamáta við hæfi. Ábati af auknu vægi almennings-samgangna, göngu og hjólríða er umtalsverður fyrir alla vegfarendur. Mikilvægt er að nýir ferðamátar séu innleiddir með öruggum hætti.” LHM taka undir meginhugsunina. En á vissan hátt má segja að framsetningunni sé snúið á haus. Að tala um að innleiða

“nýja ferðamáta” felur í sér að fegra söguna. Aðalorsök þess að svona margir nota bíl er skipulag, aðgerðir og framkvæmdir sem hafa greitt götu bifreiða, en hafa að miklu leyti lagt stein í götu annarra ferðamáta. Þar liggur aðalorsök þess að ekki fleiri en raun ber vitni nota heilbrigða og græna samgöngumáta. Önnur lönd og ekki síst borgir hafa komist að þeirri niðurstöðu að nauðsynlegt sé að gera það erfiðara að aka bíl inn að borgum. Í Noregi hefur sem dæmi, um árabíl verið yfirlýst markmið ríkisins að bílaumferð skuli minnka frekar en aukast í borgunum, jafnvel þótt fjöldi íbúa þar aukist. Við leggjum til að samsvarandi nálgun verði í það minnsta rædd í hvítbókinni og af meiri dýpt í umhverfisskýrslunni.

- Áfram um textann sem er haft um breyttar ferðavenjur hér að ofan: Allir geta verið sammála um að við viljum öryggi, en raunin er að krafan um öryggi í tengslum við virkrar samgöngur, hefur æði oft komið niður á aðgengi. Kostnaður í formi tafa lendir á gangandi og hjólandi, í stað akandi umferðar, sem dæmi. Þar að auki er mikilvægt að muna og fjalla um heildarmyndina og lýðheilsuáhrif. Mjög sterk jákvæð áhrif eru á lýðheilsu þegar fleiri ganga, hjóla eða nota aðra virka samgöngumáta, eins og WHO hefur undirstrikað síðustu áratugin. Afleiðingin er sú að öryggistilfinningin getur verið jafn mikilvæg og tölfræðilegt öryggi. Þessi vitneskja felur í sér aðra nálgun en þegar einungis er hugsað um umferðaröryggi út frá þrengri og hefðbundnari sjónarhóli.

Tillaga að nýju orðalagi: “Styrkja þarf valkosti í ferðamátavali Mikilvægt er að þröskuldur fyrir virka ferðamáta verði lækkaðar við allar framkvæmdir og aðrar breytinga, og að aðgengi sé metið til jafns við umferðaröryggi.”

Athugasemdir um einstaka þætti í umhverfisskýrslunni

- Í hvítbókinni er talað um flýti- og umferðargjöld: “Lykilþáttur í fjármögnun sáttmálans er innheimta flýti- og umferðargjalda. Gjaldtakan er frábrugðin öðrum veggjöldum að því leyti að hún er breytileg innan sólarhrings” Okkur sýnist að þetta lykilspurnál sé ekki nefnt í umhverfisskýrslunni?
- Í kafla 6 í umhverfisskýrslunni er talað um "Umhverfisáhrif aðgerðaáætlunar". Hér eru töflur sem sýna vegaframkvæmdir í landshlutunum. Hvergi virðist vera talað um hvernig sporna eigi við neikvæðum áhrif breikkaðra vega á virkæ samgöngur. Á fleirum stöðum eru lagðar til 2+1 lausnir, sem bætir umferðaröryggi akandi og er umtalsvert minna í sniðum bæði varðandi rask og kostnað en 2+2. EN fólk sem hjólar eftir þjóðvegum, bæði íbúar svæðisins, gestir og ferðamenn, innlendir sem erlendir, hafa reynslu af mjög versnandi öryggi eftir framkvæmdir sem bæta öryggi akandi. Eitt skýrt dæmi er Svínahraun. Annað er gerð og staðsetningu vekjaralína (e:rumble strips). Eins og LHM hafa á öðrum vettvangi lagt til, ætti að skylda framkvæmdaraðila vegaframkvæmda til að kosta úttekt á áhrifum á virkar samgöngur (og almenningsamgöngur) gerða af óháðum aðila. Besta fyrirkomulagið gæti verið að Skipulagsstofnun eða sambærilegur aðili myndi panta skýrsluna svo tengslin við framkvæmdaraðilann verði ekki of nánin.



Árni Davíðsson
formaður

[1] Drög að hvítbók um samgöngumál og umhverfismatsskýrsla:
[https://samradsgatt.island.is/oll-mal/\\$Cases/Details/?id=3438#advices](https://samradsgatt.island.is/oll-mal/$Cases/Details/?id=3438#advices)

Um Landssamtök hjólréiðamanna

Landssamtök hjólréiðamanna (LHM) eru hagsmunasamtök sem hafa að markmiði m.a. að efla hjólréiðar á Íslandi sem heilsusamlegan lífsmáta og sem samgöngumáta. Öll helstu 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 allra sem hjóla 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. LHM hlaut samgönguviðurkenningu Reykjavíkurborgar 2012 fyrir virka þátttöku og áhrif í að efla hjólréiðar á Íslandi.