

Landssamtök hjólreiðamanna  
Engjavegi 6  
104 Reykjavík  
netfang: lhm@lhm.is  
kennitala: 640399-2289



Reykjavík, 26. október 2018

## Umsögn Landssamtaka hjólreiðamanna um:

Þingskjal 173 – 172. mál.  
Tillaga til þingsályktunar

um fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2019–2023.  
(149. löggjafarþing 2018–2019)

### Um Landssamtök hjólreiðamanna LHM

Landssamtök hjólreiðamanna eru heildarsamtök hjólreiðafélaga á Íslandi. Landssamtökin eru aðildarfélag að European Cyclists' Federation, sem eru heildarsamtök fyrir hjólreiðafélög til samgangna og ferðalaga í Evrópu. ECF eiga aðildarfélag í meirihluti landa Evrópu, og eru höfuðstöðvarnar í Brüssel.

### Umsögn um samgönguáætlunina

Landssamtökin vilja taka fram að þau eru í megin dráttum ánægð með þessa tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun og eru markmið og tillögur hennar að hluta til í samræmi við stefnumál LHM. Það vantar þó í samgönguáætlun eða aðra áætlanagerð ríkisins markvissa stefnu stefnu um hlutdeild vistvænna samgöngumáta og breytingu á ferðavenjum. Þessar breytingar eru nauðsynlegar til að stjórnvöld geti staðið við skuldbindingar sínar í mörgum málum.

### Tillögur við samgönguáætlun.

#### Hjólreiðaáætlun - Áætlun um vistvæna samgöngumáta

Samkvæmt nýrri könnun á ferðavenjum á höfuðborgarsvæðinu hjólar 57% íbúa yfir árið og þar af 10% árið um kring. Áberandi er þó hvað minna er hjólað í sumum hverfum og gæti það tengst lélegri aðstöðu og skorti á öruggum, greiðum og aðskildum leiðum. Með auknum hjólreiðum má slá margar flugur í einu höggi. Auknar hjólreiðar eru ódýrasta, fljótlegasta og einfaldasta leiðin til að ná árangri í eftirfarandi málum:

- Samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda.
- Bæta loftgæði í helstu þéttbýliskjörnum.

- Draga úr svifryki.
- Minnka umferðarhávaða.
- Bæta lýðheilsu.
- Bæta borgarbrag.
- Gjaldeyrissparnaði vegna minni innflutnings á olíu og bensíni.
- Minnka þörf á uppbyggingu gatnakerfisins og viðhaldi þess.

Sama gildir um alla vistvæna samgöngumáta það er göngu, hjólreiðar og notkun almenningsgangna.

**LHM mælast til þess að lagt verði fyrir Alþingi þingsályktunartillaga um Hjólreiðaáætlun eða Áætlun um vistvæna samgöngumáta. Hún verði endurskoðuð á sama tíma og samgönguáætlun og fjárhæðir samgönguáætlunar taki tillit til áherslna stjórnvalda í hjólreiðaáætlun eða áætlun um vistvæna samgöngumáta.**

Í áætlun stjórnvalda um vistvænar samgöngur verði mörkuð stefna um hlutdeild (modal split) vistvænna samgöngumáta af heildarferðafjölda. Til dæmis gætu hjólreiðar verið um 10% ferða í öllu þéttbýli en um 20% ferða á miðsvæðum í þéttbýli og í litlum bæjum. Hlutdeild vistvænna ferðamáta í heild gæti verið um 40% í öllu þéttbýli en um 60% ferða á miðsvæðum í þéttbýli og í litlum bæjum. Einnig væri hægt að setja sér stefnumið um hlutdeild vistvænna ferðamáta eftir vegalengd ferða.

Hlutdeild vistvænna samgöngumáta á höfuðborgarsvæðinu var um 24% í síðustu ferðavenjukönnun á höfuðborgarsvæðinu. Því miður hefur engin ferðavenjukönnun verið gerð fyrir landið allt frá lýðveldlisstofnun og því er ekki vitað hver hlutdeild mismunandi ferðamáta er þegar landið allt er skoðað, hvorki í nútímanum né í fortíðinni. Ríkisvaldið þarf að reka af sér slyðruorðið og láta kanna hverjar ferðavenjur landsmanna eru. Það er algjör forsenda þess að hægt sé að meta stöðu og árangur af aðgerðum og áætlanagerð ríkisins í þessum málum og öðrum málum eins og t.d. loftlagsmálum.

**Meira fé í nýframkvæmdir fyrir vistvæna samgöngumáta.**

Landssamtökin telja að í samgönguáætlun sé of litlu fé varið í þágu annarra samgöngumáta en með bílum. Hlutdeild göngu, hjólreiða og almenningsgangna af nýframkvæmdum við vegi er um 5,36% en ef tekið er samtals viðhald og nýframkvæmdir við vegi er hlutfallið ekki nema 2,97%. Á höfuðborgarsvæðinu er sem fyrr segir um 24% ferða farnar með þessum vistvæna hætti en þó hefur í gegnum tíðina miklu minna hlutfall af framkvæmdafé Vegagerðarinnar runnið til þessarar vegfarendahópa. **LHM leggja til að þetta hlutfall verði hækkað upp í um 10% af nýframkvæmdum við vegi, sem er hóflegt hlutfall.** Þetta er líka mikilvægt þar sem gera má ráð fyrir að meira verði lagt af göngu- og hjólastígum á næstu árum til að tengja saman þéttbýlisstaði á landsbyggðinni. Þar mun Vegagerðin væntanlega greiða hærri hlutdeild í kostnaði við gerð stíga en 50% á móti sveitarfélögunum, en 50% hlutfall er tilskilið í vegalögum.

LHM leggur til að útgjöld til framkvæmda fyrir vistvæna samgöngumáta verði eins og í töflunni hér að neðan á 1. tímabilinu 2019-2023 og er þá hlutdeild framkvæmda fyrir vistvæna samgöngumáta um 10% af nýframkvæmdum við vegi. Þær eiga heima í Töflu 7 í Samgönguáætlun 2019-2023 á bls. 10 og bls. 14.

Ár	2019	2020	2021	2022	2023	1. tímabil 2019-2023
Hjóla- og göngustígar (Sameiginlegt)	600	600	600	600	600	3,000
Bætt umferðarflæði almennings­samgöngur (Suðursvæði)	400	400	400	400	400	2,000
Göngubrýr og undirgöng (Suðursvæði)	300	300	300	300	300	1,500
<b>Samtals</b>	<b>1300</b>	<b>1300</b>	<b>1300</b>	<b>1300</b>	<b>1300</b>	<b>6,500</b>

## Athugasemdir við einstakar greinar.

Bls. 27

### 4.1 Markmið um greiðar samgöngur

LHM leggur til að 1. töluliður hljómi svona:

*1. Lokið verði við skilgreiningu á grunnneti hjólreiðastíga innan helstu þéttbýliskjarna og á vinsælustu ferðamannaleiðum. Lokið verði við leiðbeiningar um hönnun stíga og gatnamóta stíga og gatna.*

Skýring: Nauðsynlegt er að hafa skilgreindar hönnunarleiðbeiningar um hönnun stíga og hönnun gatnamóta stíga og gatna.

Bls. 27

### 4.2 Markmið um öryggi í samgöngum

LHM vill skýra 2. grein.

*Skilgreina þarf samgönguslys sem innfelur einnig slys við göngu. Tryggja þarf Landspítala fjármagn svo öll samgönguslys komi í sérstakan gagnagrunn með Abbreviated injury scale (AIS) einkunn allra sem slasast í samgönguslysum. Skoða þarf slysatölur samgönguslysa í samhengi við önnur slys og áverka sem fólk verður fyrir.*

LHM vill skýra 3. grein.

*Í þessari úttekt þarf að skoða flutningsgetu allra samgöngumáta og setja fram líkur á náttúruhamförum.*

Bls. 28

### 4.3 Markmið um hagkvæmar samgöngur

LHM vill leggja til að eftirfarandi málsgrein verði bætt við 6. grein:

*„Einnig verði skoðuð áhrif gjaldtöku á bílastæðum á ferðavenjur. Þá verði metið áhrif breytilegrar stillingar á hámarkshraða með rafrænum skiltum til að draga úr umferðartöfum með því að jafna umferð sem kemur að ljósum.“*

LHM vill leggja til nýja 9. grein sem hljóði svona:

„*Skoduð verða áhrif skattlagningar ökutækjastyrkja, bifreiðahlunninda og bílastæðahlunninda á ferðavenjur.*“

Bls. 29

#### 4.4 Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur

LHM leggur til að bætt verði við eftirfarandi málsgrein undir lið 3. í aðgerðaráætlun í loftslagsmálum:

„*Unnið verði að fræðslu um áhrif nagladekkja á eldsneytiseyðslu og svifryk.*“

Bls. 32

Greinargerð

Tafla 14

Markmið Nr. 3 Hagkvæmar samgöngur.

Að mati LHM falla bæði atriðin sem nefnd eru, Samgöngukostnaður heimila og Sjálfsafgreiðsla viðskiptavina, ekki undir hagkvæmar samgöngur. Eðlileg verðlagning samgangna fellur undir hagkvæmar samgöngur og ýmislegt fleira. LHM leggur til að eftirfarandi þætti verði undir lið nr. 3:

Nr.	Markmið	HM #2	Mælikvarðar	Staða 2017	Viðmið 2019	Viðmið 2023
3	Hagkvæmar samgöngur		Hlutfall sem fær samgöngustyrki	?	Könnun	40%
	Hagkvæmar samgöngur		Hlutfall sem fær ökutækjastyrki	?	Könnun	10%
	Hagkvæmar samgöngur		Hlutfall sem fær bifreiðahlunnindi	?	Könnun	6%
	Hagkvæmar samgöngur		Bílastæði með gjaldskyldu	um 1%??	Könnun	30%
	Hagkvæmar samgöngur		Hlutfall skattlausra bílastæðahlunninda	100%	Tekjuskattslög	40%

**Samgöngustyrkir** sem greiddir eru samkvæmt samgöngusamningum eru jákvæð hvatning til að fólk velji vistvænar og hagkvæmar samgöngur. Samkvæmt mati Ríkisskattstjóra (Rsk.) má greiða launþega 7.500 kr. á mánuði ef hann er með samgöngusamning og kemur gangandi, hjólandi eða með almenningssamgöngum í vinnuna. Hlutfall launþega sem fær þessa styrki er hægt að fá uppgefið hjá Rsk. Stjórnvöld setji sér markmið um að allir vinnustaðir ríkisins bjóði uppá samgöngusamninga og greiði samgöngustyrki og að viðmið 2023 verði t.d. að 40% launþega komi með vistvænum hætti í vinnuna og njóti slíkra styrkja.

**Ökutækjastyrkir** er neikvæður hvati sem veldur því að fleiri velja óhagkvæmar og óvistvænar samgöngur með einkabíl og eru þeir því neikvæðir styrkir fyrir hagkvæma samgöngumáta. Ökutækjastyrkir eru notaðir sem yfirborganir á mörgum vinnustöðum

og greiddir launþegum sem ekki aka í þágu launagreiðanda eða ekki aka jafn marga kílómetra og greitt er fyrir. Í ofanálág er upphæð ökutækjastyrkja u.þ.b. tvöfalt hærri en raunkostnaður við akstur. Í þokkabót eru svo ekki teknir skattar af fyrstu 350.000 kr. sem greiddir eru og auðvelt er að komast hjá því að greiða skatta af því sem umfram er 350.000 kr. með því að setja skáldaðar tölur í skattframtal. Skattaeftirlit virðist lítið sem ekkert með greiðslu ökutækjastyrkja. Fjármálaráðuneytið þarf að breyta upphæðum í skattlagningu og breyta skattaframkvæmd. Hlutfall sem fær þessa styrki er hægt að fá uppgefið hjá Rsk. Viðmið árið 2023 ætti að vera að aðeins launþegar sem raunverulega aka í þágu launagreiðanda fái ökutækjastyrki og að greiddir kílómetrar séu í samræmi við raunverulegan akstur og að upphæð styrkja séu í samræmi við raunkostnað af akstri og að skattlagning ökutækjastyrkja sé ekki lægri en lægstu skattar á launatekjur.

**Bifreiðahlunnindi** er neikvæður hvati sem veldur því að fleiri velja óhagkvæmar og óvistvænar samgöngur með einkabíl og eru því neikvæðir styrkir fyrir hagkvæma samgöngumáta. Skattlagning bifreiðahlunninda eru sennilega minni en hálfdrættingur á við skattlagningu venjulegra launatekna og því velja flestir sem eiga þess kost að fá laun greidd sem rekstur bifreiðar og að greiða lágan hlunnindaskatt af því frekar en að fá greidd laun og kosta rekstur einkabifreiðar af eigin launum. Fjármálaráðuneytið þarf að breyta upphæðum í skattlagningu og breyta skattaframkvæmd. Hlutfall sem fær þessi hlunnindi er hægt að fá uppgefið hjá Rsk. Viðmið árið 2023 ætti að vera að skattlagning bifreiðahlunninda sé ekki lægra en lægstu skattar á launatekjur.

**Frí bílastæði** er neikvæður hvati sem veldur því að fleiri velja óhagkvæmar og óvistvænar samgöngur með einkabíl og eru því neikvæðir styrkir fyrir hagkvæma samgöngumáta. Lagt er til að kannað verði hversu hátt hlutfall bílastæða á landinu er án gjaldskyldu á vinnustöðum, við verslanir, við opinberar stofnanir, við skóla o.s.frv. Stjórnvöld setji sér markmið um að hlutdeild bílastæða með gjaldskyldu verði aukið, fyrst þar sem stjórnvöld hafa lóðarvöld s.s. við skóla, sjúkrahús og opinberar stofnanir.

**Skattlaus bílastæðahlunnindi** er neikvæður hvati sem veldur því að fleiri velja óhagkvæmar og óvistvænar samgöngur með einkabíl og eru því neikvæðir styrkir fyrir hagkvæma samgöngumáta. Kannað verði hjá Rsk. hvernig það embætti hagar skattlagningu þessara hlunninda. Gerðar verði ráðstafanir til að þessi hlunnindi verði skattlögð á vinnustöðum með eðlilegu tilliti til staðsetningar vinnustaðar og skorts á bílastæðum.

Bls. 32

Greinargerð

Tafla 14

Markmið Nr. 4, Umhverfislega sjálfbærar samgöngur

Í viðbót við þau þrjú atriði sem eru upptalin (Fjöldi vistvænna bíla, hlutfall almenningssamgangna og fjöldi innstiga í strætó) leggur LHM til að bætt verði við eftirfarandi þremur atriðum (Hlutdeild hjólreiða, Hlutdeild almenningssamgangna í Leifsstöð og Hlutdeild göngu) í töflu 14. Þessi þrjú atriði eru mikilvægar sjálfbærar samgöngur og nauðsynlegt að þær séu með sem mælikvarðar og að sett séu viðmið um árangur. Þar sem ekki hefur verið gerð ferðavenjukönnun fyrir landið allt og upplýsingar liggja ekki fyrir þurfa stjórnvöld að byrja á að afla gagna til að geta sett sér viðmið og metið árangur. Því er lagt til að ríkið láti gera reglulegar ferðavenjukannanir fyrir allt

land t.d. annaðhvert ár.

Nr.	Markmið	HM #2	Mælikvarðar	Staða 2017	Viðmið 2019	Viðmið 2023
4	Umhverfislega sjálfbærar samgöngur		Hlutdeild hjólríða	?	Ferðavenjukönnun	8%
	Umhverfislega sjálfbærar samgöngur		Hlutdeild almenningssamgangna í Leifsstöð	?	Ferðavenjukönnun	30%
	Umhverfislega sjálfbærar samgöngur		Hlutdeild göngu	?	Ferðavenjukönnun	25%

Bls. 36

### 1.2.5 Þjónusta og skrár í umsjón Samgöngustofu

*Benda má á að upplýsingar sem Samgöngustofa miðlar um fjölda ökutækja á skrá ofmetur ökutækjæign um u.p.b. 15% og eru ekki gjaldgengur á alþjóðavísu, t.d. innan EB. Ökutæki í umferð gefur rétta mynd af ökutækjæign.*

Bls. 39

## 3. VEGAGERÐIN

Hlutverk Vegagerðinnar (Vr.) vegna annarra ferðamáta en akstur einkabíla er vanreifað. Vr. ætti að búa yfir upplýsingum um ferðavenjur landsmanna og stofnunin ætti að hafa heildræna sýn á samgöngum þar sem umferð einkabíla er aðeins einn þáttur samgangna í dreifbýli og þéttbýli landsins. Samgöngur er flutningur fólks og vöru um landið og til að hafa fullnægjandi yfirsýn þurfa að liggja fyrir upplýsingar um þessi atriði. Það er ekki nóg að telja bíla það þarf að gera sér mynd af því hvað eru margir í hverjum bíl.

Bls. 40

### 3.2.1.3 Styrkir til almenningssamgangna

#### **Almenningssamgöngur í Leifsstöð**

Sérkafla ætti að vera um almenningssamgöngur í Leifsstöð í samgönguáætlun. Þetta er sennilega mikilvægasta almenningssamgönguleið landsins sem flestir aka og hefur verið tekin út úr kerfi sérleyfa. Reynslan af því hefur ekki verið nógu góð.

Ferðir að og frá Leifsstöð er talin í milljónum á ári hverju. Hlutdeild almenningssamgangna virðist vera lág. Skýringin á litilli hlutdeild er sennilega skipulagsleysi. Sérleyfi sveitarfélaga var rofið með ákvörðun Samkeppnisefirlitsins og of margir þjónustuaðilar aka þessa leið og virðast ekki þurfa að uppfylla gæðakröfur sem eru eðlilegar fyrir almenningssamgöngur. Af því leiðir að leiðakerfi, biðstöðvar, tímaáætlanir, merkingar og fyrirkomulag í Leifsstöð er ruglingslegt. Isavia hefur ekki axlað ábyrgð og er frekar þrándur í Götu bættra almenningssamgangna og virðist félagið frekar vilja hafa þær að fépúfu en hafa þær sem nauðsynlega þjónustu við

flugfarþega. Ríkisvaldið á fulltrúa í stjórn Isavia og ætti að ganga fram fyrir skjöldu og sjá til þess að almenningssamgöngur verði látnar virka fullkomlega á þessari mikilvægu leið.

Bls. 49

Suðursvæði II – Reykjavík og Suðvestursvæði

Umferðarstýring á höfuðborgarsvæðinu

*Hér mætti vera skoðað hvort rafræn stýring hámarkshraða á stofnbrautum gæti bætt umferðarflæðið.*

### **Bílastæði**

Athygli vekur að hugtakið bílastæði kemur aðeins fyrir á einum stað í samgönguáætlun á bls. 59 þar sem á að malbika fleiri ókeypis bílastæði við Landeyjahöfn. Í kaflanum Suðursvæði II – Reykjavík og Suðvestursvæði væri eðlilegt að hafa smá kafla um bílastæði en þau eru lykilþáttur í samgöngukerfinu sem þó er oftast litið framhjá í opinberri stefnumótun. Frægur maður sagði: “Leitaðu að hugtakinu bílastæði í skýrslu um samgöngur og þú sérð hvort skýrsluhöfundar hafa skilning á samgöngukerfinu.” Bílastæði eru oftast á forræði sveitarfélaganna en ríkisvaldið er þó með mikið af bílastæðum á sínu forræði á lóðum við t.d. framhalds- og háskóla og opinberar stofnanir. Gjaldtaka á bílastæðum er lykilþáttur í stjórnun umferðar og vali á samgöngumáta sérstaklega í styttri ferðum og ætti því tvímælalaust heima í samgönguáætlun stjórnvalda á 21. öldinni. Við allar vegaframkvæmdir í þéttbýli ætti Vr. að eiga samráð við sveitarfélögin um bílastæðasamþykktir og gjaldskyldu fyrir bílastæði. Annar frægur maður sagði: “Hversvegna að byggja mislæg gatnamót fyrir milljarða ef miljónir í gjöld af bílastæðum gerir þau óþörf?”

Bls. 57

Sameiginlegt og óskipt , Hjólreiða- og göngustígar

*LHM leggja til að síðasta málsgrein kaflans verði felld niður: „Með stígagerð er stefnt að því að umferð hjólandi ökumanna verði ekki leyfð á vegum.“ **Í hennar stað komi setningin: "Með stígagerðinni er stefnt að því að umferð hjólandi ökumanna færist af viðkomandi vegum."** Það gerist sjálfkrafa að hjólreiðamenn leita á vel hannaða, og vel við haldna stíga, svo lengi sem merkingar eru um tilvist stígsins og hvert hann liggur. Það á ekki að þurfa að banna hjólandi umferð á vegum ef stígar eru vel hannaðir, vel merktir og vel við haldið. Þá má gera ráð fyrir því að snjórúðningi á stígum meðfram þjóðvegum verði ekki sinnt og er því brynt að hjólandi eigi þess kost að hjóla á ruddum vegum.*

Fyrir hönd stjórnar Landssamtaka hjólreiðamanna



Árni Davíðsson formaður umsagnarnefndar