

Athugasemdir við frumvarp um Umferðarlög

(Nagladekk)

97 mál lagafrumvarp
152. löggjafarþing 2021–2022.

Líf gegn lífi?

Mikil umræða hefur spunnist upp síðust daga vegna þess að þingmenn Samfylkingarinnar hafa lagt frumvarp á Alþingi um breytingar á umferðarlögum þess efnis að sveitarstjórnnum verði heimilt að rukka fyrir notkun á nagladekkjum.

Í frumvarpinu er lagt til að sveitarstjórnnum verði gert heimilt að ákveða allt að 40 þúsund krónu gjald vegna notkunar nagladegkka á vélknúnum ökutækjum á nánar tilteknum svæðum, fyrir ákveðið tímabil eða ákveðin skipti, að höfðu samráði við Vegagerðina.

Flutningsmenn eru: **Jóhann Páll Jóhannsson, Helga Vala Helgadóttir, Krístrún Mjöll Frostadóttir, Logi Einarsson, Þórunn Sveinbjarnardóttir.**

Óskýr lög

Í fyrsta lagi verða þessi lög afar óskýr fyrir fjölda fólks, ef frumvarpið verður samþykkt þar sem talar er um **“nánar tiltekin svæði”**

Hvað þýðir þetta eiginlega t.d. fyrir manneskju eins og mig sem þarf að fara tvisvar í viku upp á Akranes og fer iðulega út úr bænum um helgar líka?

Á ég að skipta um dekk tvisvar, þrisvar í viku?

1. Er ég á ólöglegum dekkjum meðan ég ek gegnum Garðabæ, Kópavog, Mosfellsbæ og út úr borginni?
2. Verð ég mögulega á löglegum dekkjum þegar ég kem upp í Kjós?
3. Eða þegar ég kem upp úr Hvalfjarðargöngunum
4. Og verð ég svo aftur á ólöglegum dekkjum þegar ég ek inn á Akranes eða ef ég fer austur í Hveragerði eða Selfoss eða til Keflavíkur eða Sandgerði?
5. Eða er hér komin ný tegund af vistarbandi þar sem maður getur ekki farið af bæ?

Hvernig hefur annars Samfylkingin hugsað sér að þessi **“nánar tilteknun svæði”** verði útfærð? Eiga þetta að vera ákveðnir borgarhlutar? Miðbærinn? Öll borgin? Eða hvað?

Svifrykið lífshættulegt

Sem rök fyrir frumvarpinu segja flutningsmenn þess að svifrykið sé lífshættulegt og að árlega látist margir asmtasjúklingar vegna svifryks sem aftur megi rekja til nagladekkja en ekki sands, salts, eða ryks og ösku ofan af hálandinu eða þess að afar sjaldan sé sópað í borginni.

Þá spyr undirrituð; Hvers vegna eru götur borgarinnar ekki sópaðar oftar en raun ber vitni?

Jú, því svarar Jóhann Páll Jóhannson þingmaður Samfylkingarinnar svarar í Bítinu á Bylgjunni þann 6. desember s.l:

Það er svo gríðarlegur kostnaður fylgir því að þrifa göturnar mánaðarlega!

Er sem sagt hægt að setja þann verðmiða á líf astmasjúklinga að það sé of dýrt að sópa göturnar en leggja þann kostnað á fólk sem þarf að vera á ferðinni við verstu skilyrði að greiða allt að 40.000 króna aukaskatt?

Því til samanburðar eru bifreiðagjöldin á litlum rafbíl um 12.000 krónur á ári.

Svo nefnir JPJ að víða úti í heimi séu nagladekk bönnuð svo sem í Þýskalandi, en hann nefnir ekki að þjóðverjar sópa sínar götur og gangstéttir eins oft og þarf og jafnvel þegar laufin falla á haustin. Fyrir utan það að í þessum löndum sem hann nefnir er mun meira staðviðri en hér á landi þar sem við vitum sjaldnast hvernig viðrar næsta klukkutímenn.

Aðrar lausnir

Ég á bággt með að skilja af hverju menn sjá ekki aðrar leiðir til þess að láta notendur greiða fyrir það sem þeir nota. Af hverju þarf nýja skatta þegar annað greiðslufyrirkomulag er fyrir hendi? Tvisvar á ári fara menn á dekkjaverkstæði og skipta um dekk á bílnum, ýmist til þess á fara á sumardekk eða á vetrardekk eða nagladekk. Sumir eru þó á heilsársdekkjum. Afhverju má ekki nýta þessa staði og þennan möguleika til þess að innheimta naglagjald?

Ef við viljum vera á nögglum þá getum við greitt “hóflegt” gjald eins og Jóhann Páll segir en við frábiðjum okkur einhverjar **stofnanir eða skrifstofur** með “víðtækum undanþágum” “dagpössum” “sektum” og að ég tali ekki aukið álag á lögregluna sem þarf ekkert á því að halda á hana sé bætt auknu álagi.

Ég tel að það sé fráleitt að leggja meira á undirmannaða löggæslu og tel fyrir vist að lögreglan frábiðji sér þetta eftirlit með dekkjabúnaði bifreiða á götum sveitarfélaga og ef lögreglunni er ekki ætlað að sjá um þetta eftirlit þá hverjum?

Vistarband og fjötrar á fólk í vetrarferðum

Eins og þetta er sett upp núna er fólk eins og mér með ferðalög sem áhugamál að það er verið að setja á okkur fjötra. Það er sem sagt verið að koma í veg fyrir að við förum út úr bænum. Fyrir húsbílafólk, jeppafólk og annað ferðafólk sem vill ferðast að vetri til þá er þetta atлага að þeirra ferðamennsku. Jafnvel þó ekki sé annað en að fólk vilji skreppa á Selfoss eða Hveragerði.

Fyrir fólk sem undanfarið hefur flutt sig út úr höfuðborginni í nærliggjandi sveitarfélög vegna húsnæðisskorts og vegna húsnæðisverðs en vinnur á höfuðborgarsvæðinu, þá er þetta skattaatлага að þeim sem og þeim sem vilja heimsækja borgina.

Þingmenn og konur sem semja svona “101 Reykjavík frumvarp” þarf að athuga að það er fullt af fólk sem fer út fyrir miðbæ Reykjavíkur og það er til fólk sem fer jafnveg út úr borginni! Jafnvel út á land!

Fyrsti flutningsmaður er fæddur 1992 og kemur úr Reykjavíkurkjördæmi norður. Hefur hann einhvern tíma farið út fyrir Reykjavík? Frumvarpið ber sterkan keim af þröngu sjónarhorni þessa unga manns.

Jóhann Páll segir að um afar varfærin skref sé að ræða, því hafna ég algjörlega.

Líf gegn lífi

Í þættinum Síðdegis á Bygljunni þann 6. des s.l. var talað við Dag Benónýson dekkjasérfræðing og forstöðumann N1 um dekk og hvaða dekk veru best í hálfu og vetrarumferð. Það kom fram hjá honum að í flughálfu virka nagladekkin best og ekkert kemur í staðinn fyrir þau. Sérstök vetrardekk og harðkornadekk koma ekki í staðinn fyrir þau í verstu aðstæðum segir hann. Dagur hefur prófað þetta á sérstökum brautum hjá Michelin og fleiri aðilum erlendis sem framleiða dekk og hemlunarvegalengdin getur verið margir metrar á milli negldra dekkja og vetrardekkja. Ekki fyrirsjáanleg nein þróun á betri dekkjum á næstu árum. Negldu dekkin eru einfaldlega best.

Ef við bönnum negldu dekkin þá erum við einfaldlega að auka slysatíðni og þar með dánartíðni vegna slysa.

Þá erum við einfaldlega að stilla upp **lífi gegn lífi**.

Íslenska gámafélagið auglýsir götusópnun á vefsíðu sinni á þennan hátt;

Götusópun

Götusópun skilar hreinna umhverfi og betri loftgæðum. Svo þarf ekki að þrifa eins oft inni ef það er hreint og fínt úti!

Það fer ekki á milli mála samkvæmt skilningi Íslenska gámafélagsins að götusópun skilar betri loftgæðum. Er ekki eðlilegra að sópa helstu stofnæðar borgarinnar og spara þar með bæði líf astmasjúklinga og þeirra sem myndu deyja úr umferðaslysum yrði frumvarpið lögfest, og spara þar með einnig stórfé við andlát þessa fólks og missi þess út úr samfélaginu?

Sópun eins og nú á sér stað er bara alls ekki nóg og því síður ásættanlegt að sópun sem fer fram einu sinni til tvisvar á ári skuli vera undirstaða þess að enn eigi að leggja þungar álögur á borgarana. Það er hreinlega óásættanlegt

[Hreinsun gatna og gönguleiða | \(reykjavik.is\)](#)

Skoðum aðeins tölur vegna banaslysa, þær eru reyndar gamlar en ég efast ekki um að ráðuneytið geti fengið einhvern góðan tölfræðing til þess að uppfæra þær. Árið 2013 var talið að hvert banaslys í umferðinni kostaði **659.6 milljónir króna** og hvert alvarlegt slys **86.4 milljónir króna**. Svo segja menn að það sé dýrt að sópa! Ég bara spyr, hvað kostar hver sópun á stofnbrautum?

[Hvert banaslys kostar 659,6 milljónir króna | Félag íslenskra bifreiðaeigenda \(fib.is\)](#)

Ein stofnunin enn

Verði þetta frumvarp að veruleika þarf eina stofnunina enn. JPJ talar um mjög víðtækar undanþágur og til þess að svo geti orðið þarf skrifstofu eða stofnun, einhver þarf að veita þessar undanþágur og útbúa dagpassana og ákvarða upphæðirnar og ákvarða hvar þessi; “**nánar tilteknu svæði**” eru. Líklegast þarf einhverja stofnun til þess að halda utan um þetta eða hvað?

Frumvarp þetta er afar illa ígrundað og ber merki þess að flutningsmenn **langar að** leggja fram frumvarp og datt ekkert betra í hug, þeim þótti þetta einnig geta hljómað mjög “fallega” að þau væru að bjarga astmasjúklingum.

Fer ég fram á að þetta frumvarp verði dregið til baka. Flutningsmenn hugsu sinn gang og íhugi hvort því fé sem hefði runnið til skrifstofunnar og stöðugildanna sé ekki betur varið í mánaðarlega sópun aðalstofnæða borgarinnar. Jafnframt hvort leggja megi á svokallað hóflegt naglagjald til þess að draga úr notkun nagladekkja. Það gjald renni síðan allt til sveitarfélaganna eftir fjölda bifreiða.

Sigríður Arna Arnþórsdóttir
Landfræðingur og leiðsögumaður
Fulltrúi Félags húsbílaeigenda í
Samút – Samtökum útivistarfélaganna.