

Til Samgöngunefndar Alþingis :

Umsögn v. Mál 292 :Frumvarp til laga um samgönguáætlun

Í frumvarpstextanum um lög um Samgönguáætlun segir :

"Tilgangur frumvarpsins er að sníða af ýmsa vankanta sem komið hafa upp við framkvæmd frá því að núgildandi lög um samgönguáætlun, nr. 71/2002, tóku gildi."

Landssamtök hjólreiðamanna hafa engar athugasemdir við þessar breytingar, en telja að margt fleira hefði þurft að breyta og hnykkja á til þess að lög um samgönguáætlun gæti orðið tæki til þess að styðja breytingum þeim er við stöndum frammi fyrir.

Hin síðari ár hefur komið æ skýrari í ljós að umhverfismálin og hreyfingarleysi landsmanna geta hæglega ollið stærri vanda en áður var viðurkennt af stjórnvöldum. Samgöngukerfið þarf að taka sín hlut af ábyrgðinni og breyta um stefnu. Það er ekki nóg að hugsa um set-tjarnir, hvort viðkvæm vistkerfi séu

þar sem fyrirhugað er að leggja vegi og svo framvegis. Svoleiðis athuganir eru mikilvægir, en það þarf að horfa lengra, og miklu nær okkur, en samtímis fram í tíma. Ekki verður séð að nægilegt hefur verið tekið á eftirfarandi mál

:

- Samgönguhættir í þéttbýli ýta undir hreyfingarleysi sem má áætla að drepi mun fleiri en umferðarslysin á ári hvert.
- Samgönguhættir í þéttbýli valda mengun af mörgum toga, þar á meðal svifryk, eiturgufur, hávaði og mengun til jarðvegs og vatns. Í Evrópskum borgum, til dæmis í Stokkhólmi, er reiknað með að mengun úr bílum drepi talsvert fleiri en umferðarslysin (WHO-skýslur ofl).
- Verið er að borga með einka/fjölskyldubílum með ýmsu móti. gjaldfrjáls bílastæði, ökutækjastyrki, kílómetragjald og fleira. Íþróttastyrkir renna til líkamsræktarsstöðva, en ekki til þeirra sem baka hreyfingu inn í daglegu lífi.

Bílaumboð og bílaíþróttir hafa mikill ítök í öllum fjölmiðlum. Þannig er verið að skekkja samkeppnisstöðu samgöngumáta. Að auki eru notendur bifreiða engan vegin að borga fyrir þann skaða sem notkun bifreiðanna valda. Þannig eru hinir svokölluðu externalities látnir eiga sér, og þannig skekkist samkeppnisstöðuna enn frekar. Annað væri upp á teningnum í kapitalísk frjálshyggjukerfi sem mundi virka samkvæmt fræðinni.

Sjá til dæmis skýrslu INFRAS/IWW, "External Costs of Transport, Update study", aðgengileg til dæmis með krækjum í gegnum

<http://www.citeulike.org/article/1309894>

VIÐBÓT VIÐ LAGATEXTA - HVAÐA ÞÆTTI ÆTTI SAMGÖNGUÁÆTLUN AÐ TAKA TIL

Vegna ofangreindu, þarf að bæta inn, sem svið sem felli undir samgönguáætlun ; Lýðheilsa, Jafnræði og Verðlagning á mengun og önnur áhrif. (Með svipuðum hætti og öryggi og umhverfi eru nefnd í lagafrumvarpinu)

HEILDARSÝN

Alþjóða heilbrigðisstofnun (WHO) hefur síðastliðin ár lagt aukandi áherslu á að sjá samgöngur, heilsa og umhverfi í samhengi. Það sýnir vinnan í kringum THE PEP glögg. (THE PEP : Transport Health and Environment - Pan-European Programme). Nýlega var gefið út tól frá WHO til að reikna út hversu mikið tiltekið samfélag geti reiknað með að spara ef verði til dæmis 40% aukningu á fjöldi þeirra sem hjóla til samgangna. Ein tengiliðurinn hjá WHO er Francesca Racioppi. Lýðheilsustöð þekkir líka þessa vinnu og fengu fyrrverandi frömuður á þessu sviði, Carlos Dora til að halda fyrirlestri um árið. Carlos hefur líka, ásamt öðrum, unnið að því að þróa Health Impact Assessment tól. Frá því sem LHM sýnist, er kominn tími til að prófa út svoleiðis tól hér á landi, og sérstaklega í tengsl við mat á umhverfisáhrifum framkvæmda tengdum samgöngumannvirki í þéttbýli, sem ríkið borgar að öllu eða nokkru leyti.

Það er oft sagt í opinberum plöggum að efla skuli hreyfingu og líkamsrækt. Það er oft sagt að æskilegt væri að almenningssamgöngur, ganga og hjólreiðar mundi auka hlutdeild sína í samgöngum í þéttbýli.

Til þess að það verði að veruleika þurfa menn að vinna að þessu markmiði á öllum vigstöðum, eða því sem næst. Mörg lönd hafa sér kaflar/skýrslur um að efla hjólreiðar til dæmis sem hluti af sinni samgönguáætlun. Nærtækt dæmi er Noregur, eins og fram kom hjá samgönguráðherra Noregs á alþjóðlegu hjólreiðaráðstefnunni Velo-City í München í júní 2007.

TAKA FRAM AÐ EFLING HEILBRIGÐRA SAMANGNA VERÐI HLUTI AF ÁÆTLUNINNI

Skýrt orðalag um eflingu heilbrigðra samgangna (ganga, hjólreiðar, og almenningssamgöngur) ætti skýlaust að fella inn í lögunum.

MÝTUR UM ÓRAUNSAEI AÐ FALLA. BREYTINGAR Í VIÐHORFI Í NÁGRANNALÖNDUM

Afsakanir fyrir því að gera lítið í að jafna samkeppnisstöðu keppinauta fólksbíla í þéttbýli, hafa byggt á þeirri trú að þetta væri óraunsæi.

Hins vegar eru mýturnar um óraunsæi að falla og það rækilega. Vandamálín með að miða skipulag og umgjörð nánast eingöngu við bíla, eru að koma skýrari og skýrari í ljós og kostir þess að samþætta hreyfingar og samgöngur eru lýstir í skýrslu eftir skýrslu. Hér að ofan var vitnað í WHO. Það má líka vitna í "The National Institute for Health and Clinical Excellence (Nice)" á Bretlandi, sem er mikilsvirt ráðgjafi fyrir NHS, (National Health Service).

Samkvæmt grein í The Guardian, "Planners urged to put walkers and cyclists first"
<http://www.guardian.co.uk/society/2008/jan/23/communities.healthandwellbeing>

segir Nice : "Town planners and architects will today be told to give pedestrians and cyclists priority over cars in towns, and to design staircases that make people want to use them, as part of a radical move to make Britons more physically active.

Þá mætti nefna bók Umhverfissráðuneytis ESB, frá 1999, "Cycling the way ahead for towns and cities", sem er aðgengileg á netinu sem PDF-skrá.

Loks bendum við á athugasemdum Landssamtak hjólreiðamanna við Samgönguáætlanir sem hafa verið lagðar fram á síðari árum. Þær endurtaka að nokkru leyti efnið hér en dýpka suma þætti.

Á ÖÐRUM VETTvangi : EMBÆTTISMAÐUR UM EFLINGU HEILBRIGÐRA SAMGANGNA

Þó það passi ekki inn í ferlinu varðandi breytingu á Samgönguáætlun, vil Landssamtök hjólreiðamanna nota tækifærið til að benda á að þörf sé á embættismann á vegum ríkisins sem hefur eflingu heilbrigðra samgangna sem sitt aðalsvið. Þessi aðili þurfti að vinna náið með Umhverfis-, Samgöngu, Heilbrigðis-, Mennta- og Fjármálaráðuneytinu.

Fyrir hönd stjórnar
Landssamtaka hjólreiðamanna,
Morten Lange

E.S: Það getur verið að það sé þörf á að taka það fram vegna hættu á misskilningu : Einstaklingar sem eru aðilar í samtökum undir hatti Landssamtaka hjólreiðamanna eiga flestir bæði reiðhjól og bíl. LHM er engan vegin að leggja til óhófleg gjaldtaka eða þrengingar á bílaumferð án raka. Skref sem hafa verið stigin í borgum eins og París hafa verið mjög farsælar (eins og kom nýlega fram í sjónvarpsfréttum RÚV). Lestarkerfið var styrkt, aðgengi hjólreiðamanna var stórbætt, og 20.000 almenningshjól sett á fleiri en 1000 stöðvum. Bílastæðum voru fækkuð um helming, og skattareglum breytt til að borgað sé sanngjarnt gjald fyrir neikvæð áhrif stórra bíla . París er aftur orðin lífvænleg borg. Borgarstjórar víðsvegsar að koma til að læra, til dæmis frá London, og mörgum stórborgum BNA. Kaupmannahöfn hafa haft svipaða stefnu, og byrjaði fyrr, en unnu verkefnið yfir lengri tíma. Þar hjóla um þriðjung til vinnu, um þriðjung nota almenningsgöngur og þriðjung fólksbíl. Þangað ætti að stefna, markvisst.

Við biðjumst velvirðingar á málfars- og ritvillum.

Landssamtök hjólreiðamanna
(Icelandic Cyclists' Federation)
Pósthólf 5193

125 Reykjavík

<http://hjol.org>
lhm@islandia.is

Landssamtök hjólréiðamanna er aðili að
European Cyclists' Federation
www.ecf.com