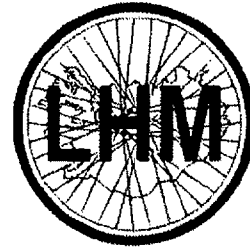


Alþingi
Erindi nr. P 138/2448
komudagur 19.5.2010

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



Landssamtök hjólréiðamanna
www.LHM.is

Reykjavík, 14. maí 2010

Umsögn Landssamtaka hjólréiðamanna við:

Þskj. 973 — 582. mál.

Tillögu til þingsályktunar

um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2009–2012.

(Lögð fyrir Alþingi á 138. löggjafarþingi 2009–2010.)

Um Landssamtök hjólréiðamanna

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

Almenn umsögn um samgönguáætlunina

Landssamtökin vilja taka fram að þau eru mjög ánægð með þessa tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun og eru markmið og tillögur hennar að miklu leyti í samræmi við stefnumál LHM.

Stofnbrautir fyrir hjólréiðar í þéttbýli.

LHM er mjög fylgjandi því að lagðar verði stofnbrautir fyrir reiðhjól meðfram eða með sama hlutverki og stofnbrautir fyrir bíla til að tryggja betri samgöngur hjólréiðamanna milli sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og milli hverfa innan sveitarfélaga. Ekki má gleyma því að nauðsynlegt er að hafa sameiginlegan staðal eða hönnunarreglur fyrir stofnbrautir eða stíga fyrir hjól og einni staðal fyrir val á lausnum miðað við aðstæður eða gefnar forsendur. Því þarf Vegagerð ríkisins að vinna hönnunarreglur og reglur um val á lausnum. Minna má á að þessi mannvirki verða að uppfylla forsendur um að vera greiðar, beinar, öruggar, fyrir háan meðalhraða, með hagstæða hæðarlegu og skjól.

Hagkvæmasta leiðin til að bæta samgöngur.

LHM telur að greiðari umferð almenningsamgangna og reiðhjóla og aukin hlutdeild almenningsamgangna og reiðhjóla í samgöngum sé hagkvæmasta leiðin til að bæta

samgöngur í þéttbýli og dreifbýli. Aukin hlutdeild reiðhjóna í umferð á styttri vegalengdum í þéttbýli er sérstaklega hagkvæm en þar gæti hlutdeild reiðhjóna verið mun meiri en hún er í dag. Því fjármagni sem varið er til að stuðla að aukinni hlutdeild almenningsamgangna og reiðhjóna í samgöngum er sennilega mun betur varið, með tilliti til opinberrar stefnu og skuldbindinga stjórnvalda í umhverfis og lýðheilsuárum, en samsvarandi upphæðum sem væri varið til að greiða fyrir umferð einkabíla með öllum þeim neikvæðu áhrifum sem meiri notkun slíkra farartækja hefur fyrir samfélagið, fjárhag fólks og umhverfið. Þá má ekki gleyma því að hægt er að auka hlutdeild samgangna með reiðhjólum og almenningsamgöngum með því einu að draga úr fjárhagslegum hvötum til notkunar einkabíla.

Hagkvæmasta leiðin til að bæta umferðaröryggi.

Aukin hlutdeild almenningsamgangna og reiðhjóna í samgöngum er einnig hagkvæmasta leiðin til að bæta umferðaröryggi, enda valda bílstjórar einkabíla langflestum alvarlegum umferðarslysum. Á það við hvort heldur hinir slösuðu eða látnu eru bílstjórar eða farþegar í einkabílum, gangandi vegfarendur, ökumenn og farþegar mótorhjóna eða hjólréiðamenn. Lækkun umferðarhraða að leyfilegum hámarkshraða með bættu umferðareftirliti og einnig með lækkun hámarkshraða þar sem hraði er of mikill miðað við hönnunarhraða vegar er einnig mikilvæg leið til að auka umferðaröryggi. Þá er mikilvægt að lagfæra vegaxlir og öryggisræmur, þar sem eru kantsteinar, í samræmi við veghönnunarreglur Vegagerðar ríkisins til að bæta umferðaröryggi allra vegfarenda¹ og þá umferðaröryggi hjólréiðamanna sérstaklega en nægilega breiðar og sléttar vegaxlir og öryggisræmur eru sérstaklega mikilvægar fyrir öryggi hjólréiðamanna bæði í þéttbýli og dreifbýli. Sérstakar hjólréiðabrautir með fram þjóðvegum í dreifbýli mundu einnig bæta öryggi hjólréiðamanna og vera mikilvægar sem ferðamannaleiðir en þjónusta við hjólréiðafærðamenn er vaxandi þáttur ferðapjónustu.

Fjárhagslegir hvatar til notkunar einkabíla.

Í samgönguáætluninni er fjallað um almenna vegakerfið en ekki um aðrar hliðar á samgöngum eins og efnahagslega umgjörð um val á samgöngumátum og aðra þætti samgöngumannvirkja eins og t.d. bílastæði. Ljóst er að ef bílastæði við upphaf og enda ferðar væru ekki ókeypiss fyrir notendur væri val á einkabílum sem ferðamáta ekki eins aðlaðandi fyrir bílstjóra. Í því sambandi má nefna að við byggingu Háskólans í Reykjavík kom í ljós með hvaða hætti val á ferðamáta er stjórnað af yfirvöldum með sérstökum niðurgreiðslum á einum ferðamáta og má segja að með þessum niðurgreiðslum sé innbyggt ójafnfræði með samgöngumátum. Við HR voru byggð bílastæði fyrir 300 milljónir króna og byggður sérstakur vegur fyrir 500 milljónir króna og er notendum þessara mannvirkja færð þau til ókeypis afnota. Má segja að með þessu hafi notkun einkabílsins verið niðurgreidd um 800 milljónir króna bara fyrir þessa einu skólastofnun. Ef við gefum okkur að niðurgreiðslur með strætisvagnaleið í HR og Nauthólsvík nemi 5 milljónum króna á ári hefur notendum einkabíla verið fært það sem nemur framlagi til almenningsamgangna við skólann til næstu 160 ára á einu bretti.

Notkun einkabíla á Íslandi er niðurgreidd um háar fjárhæðir ár hvert. Þessar niðurgreiðslur fara fyrst og fremst fram með;

- 1) Bifreiðastyrkjum og bifreiðahlunnindum sem eru að stórum hluta yfirborganir sem eru ekki skattlagðar sem laun en bundnar eign og notkun á einkabíl.

1 Óhappatiðni eftir vegbreidd og slitlagsbreidd

- 2) Ókeypís bílastæðum sem notendum einkabíla standa til boða, þó eðlilegt væri að rukka fyrir þau, því gerð þeirra og viðhald kostar peninga og þau taka upp dýrmaett byggingarland sem eðlilegt væri að nota undir byggingar og undir meira aðlaðandi umhverfi s.s. eins og garða eða trjárækt.
- 3) Of lág eldsneytisgjöld og vörugjöld á nýjum bílum, sem hafa að jafnaði ekki staðið undir stofnkostnaði og viðhaldi vegakerfisins.

Vandséð er að þörf sé á þessum niðurgreiðslum til notenda einkabíla. Leiða má líkum að því að hún hafi leitt til mikillar sóunar og verið til óheilla fyrir samfélagið allt. Hér er ekki tekið tillit til annarra óbeinna áhrifa bíla s.s. vegna slysa, mengunar og áhrifa á lýðheilsu vegna hreyfingarleysis. Þessar niðurgreiðslur til notkunar einkabílsins eru sennilega ein megin ástæða fyrir ofnotkun einkabíla á Íslandi.

Almenningssamgöngur.

LHM er sammála því að líta heildstætt á almenningssamgöngur óháð því hvort um landsbyggð eða höfuðborgarsvæði sé að ræða. Höfuðborgarsvæðið teygir sig nú frá Borgarnesi suður á Suðurnes og austur fyrir Árborg. Það er ytri hringur höfuðborgarsvæðisins. Æskilegt er að eitt samgöngukerfi fyrir almenningssamgöngur sé á öllu svæðinu þótt rekstraraðilar leiða geti verið ólíkir. Samræmt gjaldkerfi, leiðakerfi og forgangsakreinar. Æskilegt er að ytri leiðirnar hafi skiptistöðvar í innra jaðri höfuðborgarsvæðisins. Reynslan af strætisvögnum frá Akranesi sem stoppa í Mosfellsbæ sýnir það, þar sem Mosfellsbær býr nú við eitt besta almenningssamgöngukerfið af úthverfum höfuðborgarsvæðisins vegna skiptistöðvarinnar í Mosfellsbæ. Skiptistöðvar í Mosfellsbæ fyrir Vesturland, Norðlingaholti fyrir Suðurland og Hafnarfirði fyrir Suðurnes tryggja að allir farþegar kerfisins fari í gegnum einfalt leiðakerfi innan innri kjarna höfuðborgarsvæðisins sem tryggir að tíðni ferða og þjónusta verður meiri þar og hægt verður að fjölga leiðum. Tiltölulega auðvelt hefur verið að taka reiðhjól með í strætisvagna og er æskilegt að svo verði áfram og að það verði gert en auðveldara og mögulegt verði að flytja a.m.k. 3-4 hjól í hverjum vagni. Mikilvægt er að samþætting sé með samgöngum með reiðhjólum og með almenningssamgöngum því það styrkir báða þessa samgöngumáta.

Fræðsla til hjólréiðamanna.

Fræðsla til ökumanna bíla og vélhjóla og hjólréiðamanna er mikilvægur þáttur í bættri umferðarmenningu og fyrir öryggi allra vegfarenda. LHM hefur þróað og staðið fyrir kennslu í Hjólafærni fyrir hjólréiðamenn, bæði börn og fullorðinna, þar sem kennt er að hjóla með öruggum hætti. Þessi kennsla byggir á grundvelli bresks staðals „The National Standard for Cycle Training“. LHM og Íslenski fjallahjólaklúbburinn hafa í samvinnu þýtt og staðfært kennsluefni og þjálfað kennara til að kenna Hjólafærni (á ensku: Bikeability). Í Bretlandi er verið að innleiða þessa kennslu um land allt og íslensk stjórnvöld ættu að stefna að því sama.

Umsögn um einstakar greinar samgönguáætlunarinnar

1.1 Markmið um greiðari samgöngur.

Verkefni:

- a. Stefnt verði að greiðari umferð almenningssamgangna, endurskoðun á*

tilhögun og fjármögnun þeirra með það m.a. að markmiði að auka hlut almenningsgangna í þjónustu við íbúa.

b. Unnið verði að eflingu reiðhjólnotkunar, m.a. með markvissri uppbyggingu reiðhjóla stíga.

LHM tekur heilshugar undir markmið 1.1.a og 1.1.b.

1.2 Markmið um hagkvæmni í uppbyggingu og rekstri samgangna.

Verkefni:

a. Unnið verði að þróun aðferða til kostnaðar- og ábatagreiningar ásamt mati á efnahags legum og samfélagslegum þáttum til að nota við forgangsöröðun stærri samgöngu verkefna.

b. Skoðaðir verði áfram valkostir og aðferðir við gjaldtöku af samgöngum með tilliti til jafnræðis samgöngugreina og notenda samgangna. Unnið verði að undirbúningi nýrrar framtíðarskipunar gjaldtöku sem taki mið af því að notandinn greiði eftir notkun og byggð er á nýjustu tækni m.a. fyrir umferð á vegum.

f. Lokið verði við endurskoðun á skipulagi samgöngustofnana.

Varðandi markmið 1.2 má taka fram að fjármagn sem lagt er í almenningsamgöngur og hjólréiðar er sennilega hagkvæmasta leiðin til að bæta samgöngur í þéttbýli og dreifbýli.

Æskilegt væri að taka upp gjaldtöku fyrir bílastæði og endurskoða fjárhagslegra hvata til notkunar einkabílsins í 1.2.b. Það eru þættir sem er mun nærtækari og líklegri til árangurs en að byggja upp flókið nýtt gjaldakerfi byggt á nýjustu tækni til gjaldtöku vegna notkunar vega.

Við endurskoðun skv. 1.2.f. verði athugað að samgöngustofnanir þurfa að leggja meiri áherslu á aðra samgöngumáta en einkabílinn í starfsemi sinni s.s. hjólréiðar og almenningsamgöngur.

1.3 Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur.

Verkefni:

d. Auknar verði kröfur til opinberra stofnana og fyrirtækja um að þær noti vistvæn ökutæki í starfsemi sinni.

LHM leggur til að grein 1.3.d. verði orðuð svona:

„Auknar verði kröfur til opinberra stofnana og fyrirtækja um að þær noti reiðhjól og almenningsamgöngur eða vistvæn ökutæki í starfsemi sinni.“

LHM telur að reiðhjól eða almenningsamgöngur eigi að vera fyrsta val í vali á samgöngumátum fyrir opinberar stofnanir og fyrirtæki. Ástæðan fyrir að einblínt er á val á einkabílum til samgangna er að nokkru leyti vegna þess að akstursstyrkir og aksturshlunnindi hafa verið notaðar sem yfirborganir á laun starfsmanna.

f. Unnið verði markvisst að aðgerðum á öllum sviðum samgangna til að draga úr neikvæðum áhrifum samgangna á umhverfið. Sérstaklega verði hugað að því að auka fjölbreytni ferðamáta og stuðla að því að vegir í þéttbýli falli að skipulagi byggðar og góðri borgarhönnun.

Varðandi lið 1.3.f. má benda á að ekki megi gleyma þætti bílastæða og verðlagning þeirra á notkun bíla og áhrif þess á skipulag byggðar og borgarhönnun.

1.4 Markmið um öryggi í samgöngum.

Verkefni:

a. Stefnt skal markvisst að því að auka öryggi í samgöngum hér á landi og unnið verði að því á gildistíma áætlunarinnar að draga verulega úr líkum á alvarlegum slysum eða banaslysum á öllum sviðum samgangna. Gerð verður sérstök aðgerðaáætlun á hverju sviði samgangna sem miðar að því að ná þessu markmiði.

b. Áfram verði unnið að óflugum rannsóknum sem stuðla að auknu öryggi í samgöngum.

Um markmið 1.4 má segja að aukin hlutdeild almenningsamgangna og reiðhjóla í samgöngum er hagkvæmasta leiðin til að bæta umferðaröryggi, enda valda bílstjórar einkabíla langflestum alvarlegum umferðarslysum. Á það við hvort heldur hinir slösuðu eða látnu eru bílstjórar og farþegar í einkabíl, gangandi vegfarendur, ökumenn og farþegar mótorhjóla eða hjólréiðamenn. Lækkun umferðarhraða að leyfilegum hámarkshraða með bættu umferðareftirliti og einnig með lækkun hámarkshraða þar sem hraði er of mikill miðað við hönnunarhraða vegar er einnig mikilvæg leið til að auka umferðaröryggi. Þá er mikilvægt að uppfæra vegaxlir og öryggisræmur þar sem eru kantsteinar í samræmi við veghönnunarreglur Vegagerðar ríkisins til að bæta umferðaröryggi allra vegfarenda. Þá hefur verulega skort á að slys á hjólréiðamönnum hafi verið rannsökuð og flokkuð eftir atvikum sem skyldi, sem hefur alið af sér nokkuð almenna vanþekkingu á orsökum og afleiðingum slysa meðal hjólréiðamanna.

1.5 Markmið um jákvæða byggðapróun.

a. Lögð verði áhersla á að við ákvörðun um forgangsröðun verkefna verði horft til uppbyggingar á einstökum svæðum í samræmi við áherslur og svæðaskiptingu sóknaráætlunar fyrir Ísland.

b. Horft verði til mikilvægis einstakra framkvæmda sem hvata til að skapa heildstæð atvinnu-, búsetu- og þjónustusvæði.

c. Eflað verði verkefni sem miða að því draga úr ferðapörf.

d. Efnit verði til samstarfsvettvangs um samgöngumál í samstarfi við háskóla, rannsóknarstofnanir og hagsmunaaðila þar sem sérstaklega verði hugað að samþættingu landnotkunarskipulags og samgangna og sambandi heilbrigði og samgöngumála, ásamt öðrum áherslum samgönguáætlunar.

Varðandi markmið 1.5 er mikilvægt að bæta aðstæður fyrir hjólréiðamenn á þjóðvegum með því að lagfæra vegaxlir og öryggisræmur í samræmi við veghönnunarreglur Vegagerðar ríkisins. Hjólréiðamennska er sívaxandi þáttur ferðapjónustu á landsbyggðinni. Það mundi hafa í för með sér jákvæða byggðapróun og skjóta fleiri stoðum undir ferðapjónustuna á landsbyggðinni. Auk þess bætir það umferðaröryggi allra vegfarenda.

Útgjöld bls. 23

Reykjavík og Suðvesturkjördæmi

1.039 milljónir í bætt umferðarflæði almenningsamgöngur

400 milljónir í hjóla og göngustígar

LHM er sammála ofantöldum útgjöldum en leggur til að upphæðin til hjóla og göngustíga verði 300 milljónir hvert árána 2011 og 2012 eða 600 milljónir alls. LHM leggur einnig til að mörkuð verði útgjöld til að lagfæra vegaxlir og öryggisræmur

til samræmis við veghönnunareglur Vegagerðar ríkisins út frá höfuðborgarsvæðinu á Vesturlandsvegi, Suðurlandsvegi, Reykjanesbraut og innan þéttbýlis á höfuðborgarsvæðinu. Til dæmis 150 milljónir hvert árána 2011 og 2012 eða 300 milljónir alls.

6. UMFERÐARÖRYGGISÁÆTLUN

6.1 Fjármál.

6.1.1 Tekjur og framlög.

Verðlag fjárlaga 2010, millj. kr.

	2009	2010	2011	2012	Samtals
nema 2009 á verðlagi fjárlaga 2009.					
Frá vegáætlun	349,5	340,0	300,0	300,0	1.289,5
Flutt frá fyrra ári	16,5	0	0	0	16,5
Til ráðstöfunar alls	366,0	340,0	300,0	300,0	1.306,0

6.1.2 Gjöld.

Verðlag fjárlaga 2010, millj. kr.

	2009	2010	2011	2012	Samtals
nema 2009 á verðlagi fjárlaga 2009.					
Ökumaður og farartæki		98,0	81,0		
Áróður og fræðsla	30,5	32,0			
Öruggari vegir og umhverfi þeirra	227,0	224,0			
Samstarf og þróun	10,5	3,0			
Samtals	366,0	340,0	300,0	300,0	1.306,0

Varðandi útgjöld í lið 6. bendir LHM á að hægt er að mennta hvern hjólréiðamann fyrir aðeins 6.000 kr. og að menntun hjólréiðamanna er sennilega ein besta leiðin til að auka hlutdeild hjólréiða í samgöngum. LHM leggur til að mótuð verði áætlun um menntun hjólréiðamanna og fræðslu til bílstjóra um hjólréiðamenn í umferðinni og að mörkuð verði útgjöld til menntunar og fræðslu í þessum málaflokki.

LHM leggur til að lagðar verði 20 milljónir í þetta árlega í þessari samgönguáætlun árin 2010, 2011 og 2012 eða alls 60 milljónir króna. Fyrir þá upphæð mætti hæglega mennta 10.000 hjólréiðamenn.

Umsögn um athugasemdir við samgönguáætlunina

1.4 Almenningsamgöngur.

Í samræmi við markmið ríkisstjórnarinnar er stefnt að því að auka hlut almenningsamgangna í samgöngum og þjónustu við borgarana. Þegar hefur farið fram greining á stöðu almenningsamgangna sem fram fer með styrkjum ríkisins. Hún takmarkast að mestu við ferjusiglingar og samgöngur milli höfuðborgarinnar og landsbyggðarinnar. Sú greining hefur leitt í ljós að nýting þessara almenningsamgangna er afleit og hagkvæmni er lítil og er t.d. verið að styrkja fleiri en eina tegund almenningsamgangna á nokkra staði sem eru í innri samkeppni. Ljóst er að grundvallarbreytingar verður að gera á skipulagi almenningsamgangna og framkvæmd. Svigrúm til breytinga nú er þó lítið þar sem stór hluti fjármuna til samgöngumála er bundinn eins og er, auk þess sem flestir samningar vegna almenningsamgangna eru til ársloka 2010. Þá hefur ekki hingað til verið sett fram stefna um hlutdeild almenningsamgangna í samgöngum höfuðborgarsvæðisins eða aðkomu ríkisins að þeim. Ljóst er að við

núverandi aðstæður verður hlutur almenningsamgangna ekki aukinn nema með tilflutningi fjármuna til málaflokksins og að einhverju leyti frá öðrum þáttum samgangna.

Málgreinin sem er undirstrikuð hér að ofan á ekki fyllilega við rök að styðjast því hægt er að auka hlutdeild almenningsamgangna með því einu að minnka niðurgreiðslur til notkunar einkabíla, því við það er líklegt að farþegum almenningsamgangna fjölgi og að fleiri hjóli. Sennilega mætti minnka framlög til almenningsamgangna bæði hjá ríki og sveitarfélögum ef dregið yrði úr niðurgreiðslum til notenda einkabíla.

Unnið er nú að langtímastefnumörkun varðandi almenningsamgöngur sem kynnt verður í 12 ára áætluninni í haust. Þar verður m.a. leitast við að móta stefnu um hvernig tryggja megi lágmarksþjónustu vegna ferða milli svæða á landinu og flutning almennings innan svæða til að sinna þörfum samfélags og atvinnulífs. Lögð verður áhersla á samvinnu við svæðasamtök sveitarfélaga til að efla málaflökkinn. Mikilvægt er nú að draga úr skattlagningu almenningsamgangna og að ekki sé mismunað eftir því hvort um samgöngur innan sveitarfélaga eða á milli sveitarfélaga er að ræða. Mikilvægt er að endurgreiddir verði að fullu skattar af oliugjaldi á almenningsamgöngur en jafnframt verði þá sett þjónusta markmið um tíðni og hlutverk almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu.

LHM er sammála því að líta heildstætt á almenningsamgöngur óháð því hvort um landsbyggð eða höfuðborgarsvæði sé að ræða. Höfuðborgarsvæðið teygir sig nú frá Borgarnesi suður á Suðurnes og austur fyrir Árborg. Það er ytri hringur höfuðborgarsvæðisins. Æskilegt er að eitt samgöngukerfi fyrir almenningsamgöngur sé á öllu svæðinu þótt rekstraraðilar leiða geti verið ólíkir. Samræmt gjaldkerfi, leiðakerfi og forgangsakreinar. Æskilegt er að ytri leiðirnar hafi skiptistöðvar í innra jaðri höfuðborgarsvæðisins. Reynslan af strætó frá Akranesi sem stoppar í Mosfellsbæ sýnir það, þar sem Mosfellsbær býr nú við eitt besta almenningsamgöngukerfið af úthverfum höfuðborgarsvæðisins vegna skiptistöðvarinnar við Háholt. Skiptistöðvar í Mosfellsbæ fyrir Vesturland, Norðlingaholti fyrir Suðurland og Hafnarfirði fyrir Suðurnes tryggja að allir farþegar kerfisins fari í gegnum einfalt leiðakerfi innan innri kjarna höfuðborgarsvæðisins sem tryggir að tíðni ferða og þjónusta verður meiri þar og hægt verður að fjölga leiðum.

Benda má á að ríkið hefur mikil áhrif á hvaða eldsneytisgjafar eru valdir til notkunar í almenningsvögnum. Æskilegt er að athuga hvort hægt sé að nota innlent metan framleitt úr hauggasi, sem nú er brennt til að draga úr gróðurhúsaáhrifum, sem eldsneytisgjafa í meira mæli en nú er gert í almenningsvögnum. Má þá benda á að ríkið endurgreiðir oliugjald og að hugsanlega er hægt að breyta framlagi ríkisins á þann hátt að hagstæðara verði að kaupa metanvagna þótt þeir séu e.t.v. dýrari en díselvagnar. Metan hefur ekki jafn mikla mengun í för með sér og dísel og mundi það bæta andrúmsloft í borgum ef þetta yrði gert sem er til hagsbóta fyrir alla íbúa.

1.6 Hjólreiðastígaáætlun.

Miðað er við að stórefla möguleika á notkun reiðhjóla sem samgöngumáta á höfuðborgarsvæðinu með gerð áætlunar og til framkvæmda í stígagerð. Vísad er til heimildar í vegalögum, nr. 80/2007, til að veita fé af samgönguáætlun til almennra hjólreiða- og göngustíga meðfram umferðarmestu þjóðvegum samkvæmt sérstakri áætlun sem skal gerð að höfðu samráði við sveitarfélög.

Reiknað er með að viðkomandi sveitarfélög taki þátt í kostnaði að undangengnum samningum þar um.

LHM tekur heilshugar undir hjólréiðastígaáætlun 1.6. LHM er mjög fylgjandi því að lagðar verði stígar fyrir reiðhjól til að tryggja betri samgöngur hjólréiðamanna milli sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og milli hverfa innan sveitarfélaga þar sem tengingar vantar núna.

LHM hefur mótað sér stefnu um ýmislegt sem bæta þarf í aðstöðu hjólréiðafólks til samgangna og mikilvægt er að litið verði til þeirrar forgangsroðunar og útfærslna. Það er mikilvægt að nýta þá sérþekkingu sem hjólréiðamenn einir búa yfir þegar kemur að útfærslu hönnunar og forgangsroð verkefna því ekki er allt sem sýnist í þeim efnum. Fjöldi hönnunarmistaka í mannvirkjum sem ætluð eru hjólréiðamönnum segja því miður sína sögu.


Ekki má gleyma því að nauðsynlegt er að hafa sameiginlegan staðal eða hönnunarreglur fyrir stofnbrautir eða stíga fyrir hjól og einnig staðal fyrir val á lausnum miðað við aðstæður eða gefnar forsendur. Því þarf Vegagerð ríkisins að vinna hönnunarreglur og reglur um val á lausnum. Minna má á að þessi mannvirki verða að uppfylla forsendur um að vera greiðar, beinar, öruggar, leyfa háan meðalhraða, hafa hagstæða hæðarlegu og gott skjól.

6.2.2 Fræðsla og áróður.

Eins og að framan segir hefur umferðaröryggisgjaldi, um 90 millj. kr. á ári, ekki verið varið til umferðaröryggismála og því er óverulegum fjármunum af vegafé varið til þessa málaflökks. Er það mjög bagalegt því fræðsla og áróður eru meginatriði í umferðaröryggismálum. Óhætt er að segja að með þessu sé kastað fyrir róða þeim árangri sem náðst hafði í grunn- og framhaldsskólafræðslu undir styrkri stjórn Grundaskóla á Akranesi.

Fræðsla til ökumanna bíla og vélhjóla og hjólréiðamanna er mikilvægur þáttur í bættri umferðarmenningu og öryggi allra vegfarenda. LHM hefur þróað og staðið fyrir kennslu í Hjólafærni fyrir hjólréiðamenn, bæði börn og fullorðinna, þar sem kennt er að hjóla með öruggum hætti. Þessi kennsla byggir á grundvelli bresks staðals „The National Standard for Cycle Training“. LHM og Íslenski fjallahjólaklúbburinn hafa í samvinnu þýtt og staðfært kennsluefni og þjálfað kennara til að kenna Hjólafærni (á ensku: Bikeability). Í Bretlandi er verið að innleiða þessa kennslu um land allt og íslensk stjórnvöld ættu að stefna að því sama.

Fyrir hönd stjórnar Landssamtaka hjólréiðamanna



Árni Davíðsson, formaður