

*Alþingi*  
*Erindi nr. Þ 140/1351*  
*komudagur 4.3.2012*

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



Landssamtök hjólreiðamanna  
www.LHM.is

Reykjavík, 29. febrúar 2012

**Umsögn Landssamtaka hjólreiðamanna við:**

Þskj. 534 — 393. mál.

**Tillögu til þingsályktunar**

**um samgönguáætlun fyrir árin 2011–2022.**

(Lögð fyrir Alþingi á 140. löggjafarþingi 2011–2012.)

**Um Landssamtök hjólreiðamanna**

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.

**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.

Samkvæmt nýrri könnun á ferðavenjum á höfuðborgarsvæðinu hjólar 61% íbúa yfir árið og þar af 12% 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.

### **Stofnbrautir fyrir hjólreiðar 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 hjólreiðamanna 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 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, fyrir ákveðinn 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 reiðhjóla í umferð á styttri vegalengdum í þéttbýli er sérstaklega hagkvæm en þar gæti hlutdeild reiðhjóla verið mun meiri en hún er í dag. Því fjármagni sem varið er til að stuðla að aukinni hlutdeild almenningsamgangna og reiðhjóla 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.**

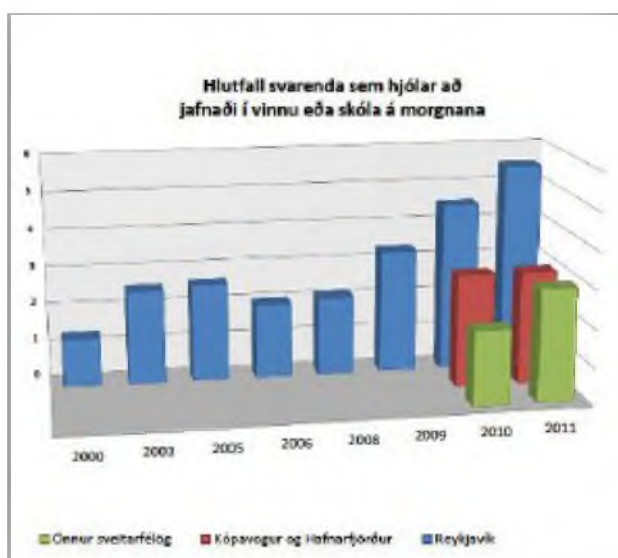
Aukin hlutdeild almenningsamgangna og reiðhjóla í samgöngum er einnig hagkvæmasta leiðin til að bæta umferðaröryggi, enda valda bílstjórar einkabíla langflestum alvarlegum umferðarslysum. Á það við hvort heldur hinir slösuðu eða látnu eru bílstjórar eða farþegar í einkabílum, gangandi vegfarendur, ökumenn og farþegar mótorhjóla eða hjólreiðamenn. 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 vegfarenda og þá umferðaröryggi hjólreiðamanna sérstaklega en nægilega breiðar og sléttar vegaxlir og öryggisræmur eru sérstaklega mikilvægar fyrir öryggi hjólreiðamanna bæði í þéttbýli og dreifbýli. Sérstakar hjólreiðabrautir meðfram þjóðvegum í dreifbýli mundu einnig bæta öryggi hjólreiðamanna og vera mikilvægar sem ferðamannaleiðir en þjónusta við hjólreiðaferðamenn er vaxandi þáttur ferðabjónustu.

Aðgerðir til að auka öryggi mega ekki verða til að draga úr göngu og hjólreiðum. Við skoðun á hvort eigi að taka upp „núllsýn“ í umferðaröryggismálum þarf að hafa náið

samstarf við fulltrúa hjólandi og gangandi vegfarenda. Núllsýn má ekki verða til að draga úr hjólreiðum og göngu með því að gera það meira óaðlaðandi að ganga eða hjóla t.d. með því að reisa hindranir í vegi þessara samgöngumáta og lengja vegalengdir milli staða.

Árangur aðgerða í umferðaröryggismálum og breytingar í fjölda slysa þarf að meta með hliðsjón af hversu mikið er gengið eða hjólað. Við samanburð á slysatölum milli ára þarf að horfa til óhlutdræga mælikvarða á magni hjólreiða og göngu eins og t.d. líkur á slysi á vegalengd eða á tímaeiningu. Ef upplýsingar vantar um þessi atriði er það skylda stjórnvalda að afla þeirra. Stjórnvöld þurfa að safna upplýsingum um hlutfall hjólreiða og göngu í heildarferðafjölda úr og í vinnu og skóla (modal split). Stjórnvöld þurfa líka að safna upplýsingum um heildarvegalengd sem er hjóluð eða genginn. Upplýsingar þurfa að liggja fyrir um árstíðasveflu í fjölda hjólandi.

Hjólreiðar hafa aukist mikið undanfarin ár á höfuðborgarsvæðinu. Á myndinni hér að neðan má sjá niðurstöður skoðanakannana Bílastæðasjóðs og fleiri aðila sem gerðar eru á haustmánuðum. Á árabílinu 2008 til 2011 jókst fjöldi þeirra sem hjólaði að jafnaði í vinnu eða skóla frá um 2% í rúmlega 5% í Reykjavík. Árlegar talningar á hjólreiðamönnum á sniðum í Reykjavík sýna svipaða þróun. Í sniðtalningum jókst fjöldi hjólandi milli 2009 og 2011 um 150%. Það gefur auga leið að þegar hjólreiðar aukast um tugi prósentu milli ára þarf að taka tillit til þess í mati á slysatölum. Þá má ekki gleyma því að hjólreiðar og ganga eru virkir ferðamátar og slys verða í annari hreyfingu landsmanna s.s. í þróttum og í útivist.



### Fræðsla til hjólreiðamanna.

Fræðsla til ökumanna bíla og vélhjóla og hjólreiðamanna er mikilvægur þáttur í bættri umferðarmenningu og fyrir öryggi allra vegfarenda. Frá árinu 2007 hefur Íslenski fjallhjólaklúbburinn og Landssamtök hjólreiðamanna staðið fyrir öflugri fræðslustarfi og útgáfu bæklinga með hvatningu og fræðslu til hjólandi vegfarenda. Mikilvægt er að miðla fræðslu til allra vegfarenda til að auka öryggi í umferðinni. Slys gera boð á undan

sér og með rétttri hegðun má koma í veg fyrir flest slys. Þá er mikilvægt að laga þá staði sem slys verða en þau verða einkum við þveranir yfir götur og þar sem eru blindhorn og blindbeygjur á stígum.

LHM hefur þróað og staðið fyrir kennslu í Hjólafærni fyrir hjólreiðamenn, 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). Þessi starfsemi er nú í sérstöku félagi, Hjólafærni.

Í Bretlandi er verið að innleiða þessa kennslu um land allt og íslensk stjórnvöld ættu að stefna að því sama.

### **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 ókeypis 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 almenningsgangna 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, sem eru að stórum hluta yfirborganir sem eru ekki skattlagðar sem laun en bundnar eign og notkun á einkabíl.
- 2) Bifreiðahlunnindum sem eru vanskattlögð m.v.. launatekjur, þannig að hagstæðara er að fá laun greidd sem bifreiðahlunnindi.
- 3) Ókeypis bílastæðum sem notendum einkabíla standa til boða á vinnustöðum sem annarstaðar, þó eðlilegt væri að rukka fyrir þau, því gerð þeirra og viðhald kostar peninga og þau taka upp dýrmætt byggingarland sem eðlilegt væri að nota undir byggingar og undir meira aðlaðandi umhverfi s.s. eins og garða eða trjárækt. Ekki eru greidd skattur af hlunnindum sem menn fá í formi bílastæða á vinnustað.
- 4) Gjaldtaka ríkis og sveitarfélaga af bílaeigendum hefur að jafnaði ekki staðið undir stofnkostnaði og viðhaldi vega- og gatnakerfis hjá ríki og sveitarfélögum.

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. Ef aðrir samgöngumáttar nytu sömu niðurgreiðslna og notkun einkabíla er líklegt að mun hærra hlutfall ferða yrðu farnar með þeim. Ef launþegi fengi t.d. um 300.000 kr. skattlausan hjólasterk sem yfirborgun frekar en ökustyrk, og um 60.000 kr. skattlausan hjólasteræðasterk, væri ekki líklegt að það hefði áhrif á val hans á samgöngumáttá? Með þessum niðurgreiðslum er jafnræði samgöngumáttá raskað verulega og hljóttá notendur þessara samgöngumáttá að gera kröfu um að jafnræði verði með samgöngumáttum í skattalegu tilliti og að þetta ójafnvægi verði leiðrétt.

### **Almenningssamgöngur.**

LHM er sammála því að líttá 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 samgöngumáttá. Við skiptistöðvar ætti að koma fyrir yfirbyggðum hjólasteræðum.

## **Umsögn um einstakar greinar samgönguáættunarinnar**

### **1.2 Markmið um hagkvæmar samgöngur.**

Lagt er til að bætt verði við nýjum lið:

*„h. Gerð verði athugun á skattalegri stöðu mismunandi samgöngumáttá s.s. vegna ökustyrkja, ökuhlunninda og hlunninda vegna bílastæða og ráðstafanir gerðar með hliðsjón af niðurstöðum til að tryggja skattalegt jafnræði mismunandi samgöngumáttá.“*

Skýring: Það er óásættanleg mismunun ef samgöngumáttar njóta ekki jafnræðis í skattalegu tilliti af hendi stjórnvalda.

### **1.3 Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur.**

Lagt er til að bætt verði við nýjum lið:

*„p. Lagt verði fram fé til útgáfu fræðsluefnis og til fræðslu hjólandi, gangandi og akandi vegfarenda til að bættá samvinnu, tillitsemi og öryggi vegfarenda í umferðinni.“*

Skýring: Mikilvægt er að auka fræðslu til nýrra hjólreiðamanna og ökumanna í

umferðinni enda eru slysalíkur sennilega mestar meðal nýrra hjólreiðamanna og ökumanna sem eru að átta sig á auknum fjölda hjólandi í umferðinni.

#### 1.4 Markmið um öryggi í samgöngum.

Lagt er til að undir c. lið verði bætt við eftirfarandi texta:

*„Slysatíðni gangandi og hjólandi vegfarenda þarf að meta með hliðsjón af hversu mikið er gengið eða hjólað og til þess þarf að mæla og meta hversu mikið er ekið, gengið eða hjólað. Stjórnvöld þurfa einnig að meta hlutdeild mismunandi ferðamáta (modal split) og breytingar sem verða milli ára og árstíða.“*

Skýring: Nauðsynlegt er að hafa þessar upplýsingar á takteinum til að geta lagt raunsætt mat á breytingar í slysatíðni því hlutfallslega miklar og hraðar breytingar geta orðið á notkun mismunandi ferðamáta. Ef leggja á raunsætt mat á árangur af aðgerðum til að draga úr slysum eða öðrum aðgerðum stjórnvalda í samgöngumálum þarf að byggja það mat á traustum upplýsingum um hlutdeild samgöngumáta og lengd sem lögð er að baki með þessum samgöngumátum.

Lagt er til að undir c. lið verði bætt við eftirfarandi texta:

*„Lagfærðir verði staðir á núverandi göngu- og hjólastígum sem skapa slyshættu eins og t.d. við þveranir á götum og við blindhorn og blindbeygjur.“*

Skýring: Þetta eru þeir staðir sem skapa mesta slyshættu á stígum fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur.

#### Undir 3.3.2 Vegagerðin

Á bls. 15. undir liðnum „*Annað en stofn og tengivegir*“ leggur LHM til að búin verði til nýr liður „*Hjól- og göngustígar*“ og að settar verði 400 milljónir á hvert tímabil á gildistíma vegaáætlunar árin 2011-2022 undir þennan lið. Þessi liður kæmi þá einnig fram undir „*Sameiginlegt og óskipt*“ á bls. 21. Þetta fjármagn verði notað til að gera hjóla- og göngustíga í dreifbýli meðfram umferðarmiklum þjóðvegum og á leiðum sem eru mikið notaðir af ferðamönnum á reiðhjólum.

Þetta framlag myndi styðja við hjólreiðaferðamennsku sem er vaxandi atvinnugrein. Nefna má að ferðamenn á reiðhjólum dvelja að jafnaði lengur í landinu en aðrir ferðamenn og eyða miklum fjármunum í staðbundna þjónustu á leið sinni. Þá myndi þetta auka umferðaröryggi ferðamanna. Hinn valkosturinn er að vaxandi fjöldi ferðamanna á reiðhjólum hjóli um umferðarmestu þjóðvegina með tilheyrandi slyshættu. Á ákveðnum svæðum þar sem stutt er milli þéttbýlisstaða í dreifbýli mundi þetta einnig nýtast sem samgöngumáti í vinnu og skóla.

Fyrir hönd stjórnar Landssamtaka hjólreiðamanna



Árni Davíðsson formaður

Páll Guðjónsson

Morten Lange