



Reykjavík 10. janúar 2020

## Umsögn um Samgönguáætlanir 2020 til 5 og 15 ára

Hér er umsögn Landssamtaka hjólreiðamanna LHM um samgönguáætlanir stjórnvalda frá 2020 til fimm og fimmtán ára, 434. og 435. mál á 150. löggjafarþingi. LHM gerði umsögn um samgönguáætlanir á fyrri stigum áður en Samgöngusáttmáli ríkisstjórnarinnar og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu var tekinn inn í þessi drög að samgönguáætlunum. Hér að neðan eru bæði tíundaðar athugasemdir og tillögur við samgönguáætlanirnar.

### Umsögn um samgönguáætlunina

Landssamtökin vilja taka fram að þau eru í megin dráttum ánægð með þessi drög 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 þrennt:

1. Markvissa stefnu um hlutdeild vistvænna samgöngumáta og breytingu á ferðavenjum. Þessar breytingar eru nauðsynlegar til að stjórnvöld geti staðið við skuldbindingar sínar m.a í loftslagsmálum.
2. Alla umfjöllun um bílastæði en þau eru órjúfanlegur þáttur samgöngukerfisins sem nauðsynlegt er að gefa gaum því þau geta haft mikil áhrif á þörf á innviðaupbyggingu samgöngukerfisins.
3. Alla umfjöllun um skattastefnu stjórnvalda enn í skattkerfinu eru innbyggðar ívilnanir með akstri og umferð í formi vanskattlagningar á ökutækjastyrkjum, bifreiðahlunnindum og bílastæðahlunnindum, sem ýta undir óhóflegan akstur og offjárfestingu í samgöngukerfinu.

### Tillögur við samgönguáætlun.

#### Hjólreiðaáætlun - Áætlun um virkar samgöngur

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

Samkvæmt nýrri könnun á ferðavenjum á höfuðborgarsvæðinu hjólar 57% íbúa yfir árið og þar af um 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 allar virkar samgöngur, það er göngu, hjólréiðar og notkun almenningssamgangna.

Í áætlun stjórnvalda um virkar samgöngur verði mörkuð stefna um hlutdeild (modal split) virkra samgöngumáta af heildarfjölda ferða. Til dæmis gætu hjólréiðar verið um 10% ferða í öllu þéttbýli en um 20% ferða á miðsvæðum í þéttbýli og í litlum bæjum. Hlutdeild virkra 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 virkra ferðamáta eftir vegalengd ferða. Hlutdeild virkra samgöngumáta á höfuðborgarsvæðinu var um 24% í síðustu ferðavenjukönnun á höfuðborgarsvæðinu. Því miður hefur engin ferðavenjukönnun verið gerð fyrir landið allt og því er ekki vitað hver hlutdeild mismunandi ferðamáta er þegar landið allt er skoðað, hvorki í nútímanum né í fortíðinni. Í drögum að samgönguáætlun er lagt til að ferðavenjukönnun verði gerð á landsvísu á a.m.k. þriggja ára fresti og eru LHM mjög hlynnt því. Þekking á ferðavenjum 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. loftslagsmálum.

### **Bílastæði.**

LHM mælast til þess að í samgönguáætlun verði aukið við kafla um bílastæði. Umfjöllun verði um fjölda þeirra, kostnað við gerð og viðhald, áhrif á landnotkun, áhrif á umferð og áhrif á fjárfestingaþörf í samgönguinnviðum. Að mati LHM kemur sterklega til greina að minnka ívilnun með umferð með því að auka gjaldtöku fyrir bílastæði.

Athygli vekur að hugtakið bílastæði kemur aðeins fyrir á einum stað í samgönguáætlun á bls. 57 í fimm ára áætluninni þar sem á að malbika fleiri bílastæði við Landeyjahöfn. Í kaflanum Suðursvæði II – Reykjavík og Suðvestursvæði væri eðlilegt að hafa 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 sveitarfélaga og einkaaðila 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 vegaförum í þéttbýli ætti Vegagerð ríkisins 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?“

## Skattlagning

LHM mælast til þess að í samgönguáætlun verði aukið við kafla um skattaívilnanir með umferð. Lagt verði mat á upphæðir sem varið er í þessar ívilnanir og áhrif þeirra á val á ferðamáta. Eru þessar ívilnanir réttlátar og er vel farið með skattfé m.a. í ljósi markmiða stjórnvalda í loftslagsmálum?

**Samgöngugreiðslur** sem greiddir eru samkvæmt samgöngusamningum eru jákvæð hvatning til að fólk velji vistvænar og hagkvæmar samgöngur. Samkvæmt mati Ríkisskattstjóra (Rsk.) má greiða launþega 8.000 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 uppgið hjá Rsk. Stjórnvöld setji sér markmið um að allir vinnustaðir ríkisins bjóði uppá samgöngusamninga og greiði samgöngustyrki og að viðmið 2024 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. 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 ofanálag 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 uppgið hjá Rsk. Viðmið árið 2024 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. Ef greitt er umfram þessu á skattlagning ökutækjastyrkja að vera 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. 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 uppgið hjá Rsk. Viðmið árið 2024 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. 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. 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. Mikil mismunun er, milli vinnustaða og innan vinnustaða, hvort starfsfólk fái frí bílastæði á vinnustað eða greitt fyrir bílastæði af vinnuveitanda eða þurfi sjálfir að greiða fyrir bílastæðin. Upphæðirnar hlaupa í sumum tilfellum á hundruðum þúsunda á ári. Bílastæði hafa því öll einkenni hlunninda. Alþingi ætti að setja skýr lagafyrirmæli í tekjuskattslög hvað séu hlunnindi en ekki eftirláta Ríkisskattstjóra það hlutverk.

## **Athugasemdir við einstakar greinar fimm ára samgönguáætlunar.**

Bls. 24.

### 4.2 Markmið um öryggi í samgöngum

LHM vill skýra 2. tölulið.

Skilgreina þarf samgönguslys sem innifelur einnig slys við göngu. Tryggja þarf Landspítala fjármagn svo samgönguslys af öllu tagi 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 í samfélaginu.

LHM vill skýra 3. tölulið.

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

Bls. 25.

LHM vill skýra 7. tölulið.

Í þessari skoðun þarf einnig að skoða almenningssamgöngur allra aðila í Leifsstöð. Gera þarf skýrar kröfur um leiðir, biðstöðvar, tímaáætlanir, merkingar, þjónustu og upplýsingagjöf í almenningssamgöngum við Leifsstöð.

Bls. 26.

### 4.3 Markmið um hagkvæmar samgöngur

LHM vill skýra 5. tölulið b.

Miða þarf upplýsingagjöf Samgöngustofu við ökutæki í umferð.

LHM vill skýra 11. tölulið.

Tölfræðiupplýsingar um samgöngur hérlendis þarf að standast samanburð við upplýsingar í Evrópu. Upplýsingar vantar um reiðhjólalæign eða aðgang að reiðhjóli á heimilum (Hagstofan).

LHM vill bæta við nýjum tölulið, 14. tölulið.

Greiðari samgöngur í þéttbýli. Skoðuð verði áhrif gjaldtöku á bílastæðum á ferðavenjur. Metin verða áhrif breytilegrar stillingar á hámarkshraða á stofnbrautum með rafrænum skiltum til að draga úr umferðartöfum með því að jafna umferð sem kemur að ljósum.

LHM vill bæta við nýjum tölulið, 15. tölulið.

Skoðuð verða áhrif skattlagningar ökutækjastyrkja, bifreiðahlunninda og bílastæðahlunninda á ferðavenjur.

#### 4.4 Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur

Bls. 27.

LHM vill bæta við nýjum tölulið, 10. tölulið.

Skoðuð verði áhrif fræðslu um nagladekk og gjaldtöku á nagladekk á svifryk í þéttbýli.

Bls. 29.

Tafla 11 - Árangursmælikvarðar markmiða og aðgerða.

LHM vill bæta við tveimur nýjum árangursmælikvörðum við markmið 4. í töflu 11, markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur:

Hlutfall ferða með almenningssamgöngum í Leifsstöð. (Staða 2017: 22%) (Viðmið 2020: 30%) (Viðmið 2024: 40%)

Hlutfall almenningssamgangna, hjólandi og gangandi í fjölda ferða innan þéttbýla á landsbyggðinni. (Staða 2019: ?%) (Viðmið 2020: ?%) (Viðmið 2024: ?%)

Bls. 34.

#### 1.2.5 Þjónusta og skrár í umsjón Samgöngustofu.

LHM leggur til að upplýsingagjöf um ökutæki verði miðuð við ökutæki í umferð en ekki ökutæki á skrá. Það má geta þess að upplýsingagjöf aðildarlanda ESB er miðuð við ökutæki í umferð en það gefur rétta mynd af fjölda ökutækja. Ökutæki á skrá ofmetur fjölda ökutækja.

bls. 54

Hjóla- og göngustígar (utan höfuðborgarsvæðisins)

LHM leggja til að síðasta málsgrein kaflans verði felld niður: „Með stígagerðinni er stefnt að því að umferð hjólandi ökumanna verði ekki leyfð á vegum samhliða stígum.“ Í hennar stað komi setningin: „Með stígagerðinni er stefnt að því að umferð hjólandi ökumanna færist af viðkomandi vegum.“

Það gerist sjálfkrafa að hjólréiðamenn 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 snjóruðningi á stígum meðfram þjóðvegum verði ekki sinnt og er því brýnt að hjólandi eigi þess kost að hjóla á ruddum vegum að vetrarlagi. Erlendis er umferð hjólandi einungis bönnuð á skilgreindum hraðbrautum með hámarkshraða sem oftast er á bílinu 100-130 km á klst.

### **Athugasemdir við einstakar greinar fimmtán ára samgönguáætlunar.**

#### 2.1. Markmið um greiðar samgöngur.

Bls. 2.

Almenningssamgöngur milli byggða:

LHM vill bæta við nýjum tölulið, 2.1.23 og breytast aðrir töluliðir til samræmis.

Skilgreina þarf gæði almenningssamgangna í þéttbýli og dreifbýli og til Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar.

Samgöngur í Leifsstöð er sérstakt áhyggjuefni þar sem samkeppni sem var leyft að þróast þar hefur leitt af sér skipulagsleysi. Samgöngur samkeppnisaðila virðist ekki uppfylla kröfur

um gæði sem verður að gera til almenningssamgangna á stærsta flugvöll landsins. Biðstöðvar, leiðakerfi, upplýsingagjöf, tímaáætlanir og fyrirkomulag í Leifsstöð þarfnast allt úrbóta. Isavia hefur ekki axlað ábyrgð og er frekar þrándur í Götu bætttra almenningssamgangna. Félagið virðist 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 mikilvægustu leið landsins.

Athugasemdir **feitletraðar** hér að neðan.

2.3. Markmið um hagkvæmar samgöngur.

Bls. 5.

2.3.2 Verðlagning á samgöngum verði gagnsæ og endurspegli kostnaðinn sem þeim fylgir. **LHM bendir á umfjöllun hér að framan um bílastæði og skattlagningu.**

2.3.4 Áfram verði unnið að greiningu og rannsóknum með það að markmiði að aðkoma ríkisins í útgjöldum og skattlagningu stuðli að auknu jafnræði milli flutningsmáta. **LHM bendir á umfjöllun hér að framan um bílastæði og skattlagningu.**

Hagkvæmir ferðamátar og álagsdreifing:

Bls. 5.

2.3.9 Ferðavenjukönnun fyrir landið allt verði unnin á minnst þriggja ára fresti **LHM lýsir yfir mikilli ánægju með þessa áherslu.**

Staðbundin og svæðisbundin umhverfisáhrif:

Bls. 6.

2.4.5 Áfram verði leitað leiða til að bæta staðbundin loftgæði og hljóðvist við þjóðvegi í þéttbýli í samstarfi við sveitarfélög. **LHM bendir á að besta lausnin til að draga úr svifryki í þéttbýli er að hafa gjalddöku á nagladekkjum til að fá fleiri til að velja naglalaus vetrardekk. Nagladekk slíta malbiki um 20 falt á við naglalaus dekk. Bíll á nagladekkjum jafngildir því 20 bílum án nagla. Besta leiðin til að draga úr köfnunarefnisoxíð mengun er að auka álögur á díselbíla og dísel eldsneyti. Það skýtur skökku við að álögur stjórnvalda eru minni á dísel en bensíni.**

Bls. 42

2.4. Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur.

„... Til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum eru fjórar meginleiðir:“

**Hér má bæta við fimmtu leiðinni sem þó tengist hinum b)-d). LHM leggur til að henni verði bætt við:**

e) Að láta umhverfislega slæma ferðamáta greiða kostnað sem þeir valda, bæði beinan kostnað og líka ytri kostnað (externalities).

Það væri t.d. hægt að draga úr eða hætta ívilnunum með bílum í formi frírra bílastæða, ofgreiddum ökutækjastyrkjum og vanskattlögðum bifreiðahlunnindum, sem er beinn stuðningur við akstur og umferð. Þá væri hægt að auka álögur á bíla til að greiða líka ytri kostnað. Þar má nefna heilbrigðiskostnað vegna slysa og vegna verri lýðheilsu útaf hreyfingarleysi og loftmengun. Minni samkeppnishæfni virkra ferðamáta vegna meiri fjarlægða í þéttbýli þar sem umferðarmannvirki taka tæplega 40-50% af landrými. Dýrari fasteignir og verslun vegna þess að kostnaði við bílastæði er varpað á samfélagið en ekki

greidd beint af notendum. Umhverfiskostnað vegna mengunar frá framleiðslu bíla og eldsneytis, loftmengunar frá umferð, hávaða frá umferð, losunar örplasts frá dekkjasliti, og svo mætti lengi telja. Í skýringartexta á bls. 42 er ótrúlegt að ekki skuli vera fjallað um augljóst samband milli þessara þátta og umhverfisáhrifa af ofnotkun bíla hér á landi.

Virðingarfyllt  
f.h. stjórnar LHM



Árni Davíðsson  
formaður

---

## Um Landssamtök hjólréiðamanna

Landssamtök hjólréiðamanna (LHM) eru hagsmunasamtök sem hafa að markmiði m.a. að efla hjólréiðar á Íslandi sem heilsusamlegan lífsmáta og sem samgöngumáta. Öll helstu hjólréiðafélög landsins eiga aðild að LHM. Samtökin eru þó ekki aðeins málsvari félagsmanna hinna ýmsu hjólréiðafélaga sem telja yfir 2000 manns heldur eru þau jafnframt málsvari allra sem hjóla á Íslandi. LHM er aðildarfélag að European Cyclists' Federation, sem eru heildarsamtök fyrir hjólréiðafélög til samgangna og ferðalaga í Evrópu. Aðildarfélag ECF er að finna í flest öllum löndum Evrópu. LHM hlaut samgönguviðurkenningu Reykjavíkurborgar 2012 fyrir virka þátttöku og áhrif í að efla hjólréiðar á Íslandi.