

Reykjavík, 30. október 2023

Umsögn ÖBÍ réttindasamtaka (ÖBÍ)¹ um samgönguáætlun fyrir árin 2024-2028 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2024-2028

Fyrr á árinu gerði ÖBÍ umsögn um hvítbók um samgöngumál.² Í eftirfarandi umsögn eru þær áherslur áréttáðar, með hliðsjón af áherslum samgönguáætlunar sem nú liggur fyrir.

Markmið, áherslur og aðgerðir

Markmið um greiðar samgöngur hljóta að fela í sér að fólk eigi kost á að nýta sér þá samgöngumáta sem standa almennt til boða og ekki þurfa að velja sér aðrar, óhentugri og dýrari leiðir til að koma sér milli staða. Það ætti að fela í sér að fólk þurfi ekki að nota akstursþjónustu fatlaðra nema í brýnni þörf. Mikilvægt er að samþætta leiðarkerfi og þjónustu almenningsamgangna, en jafnframt þarf að gera almenningsamgöngur aðgengilegar fyrir fatlað fólk. Þar á meðal með aðgengilegum strætisvögnum, bátum, flugvélum, biðstöðvum og samgöngumiðstöðvum.

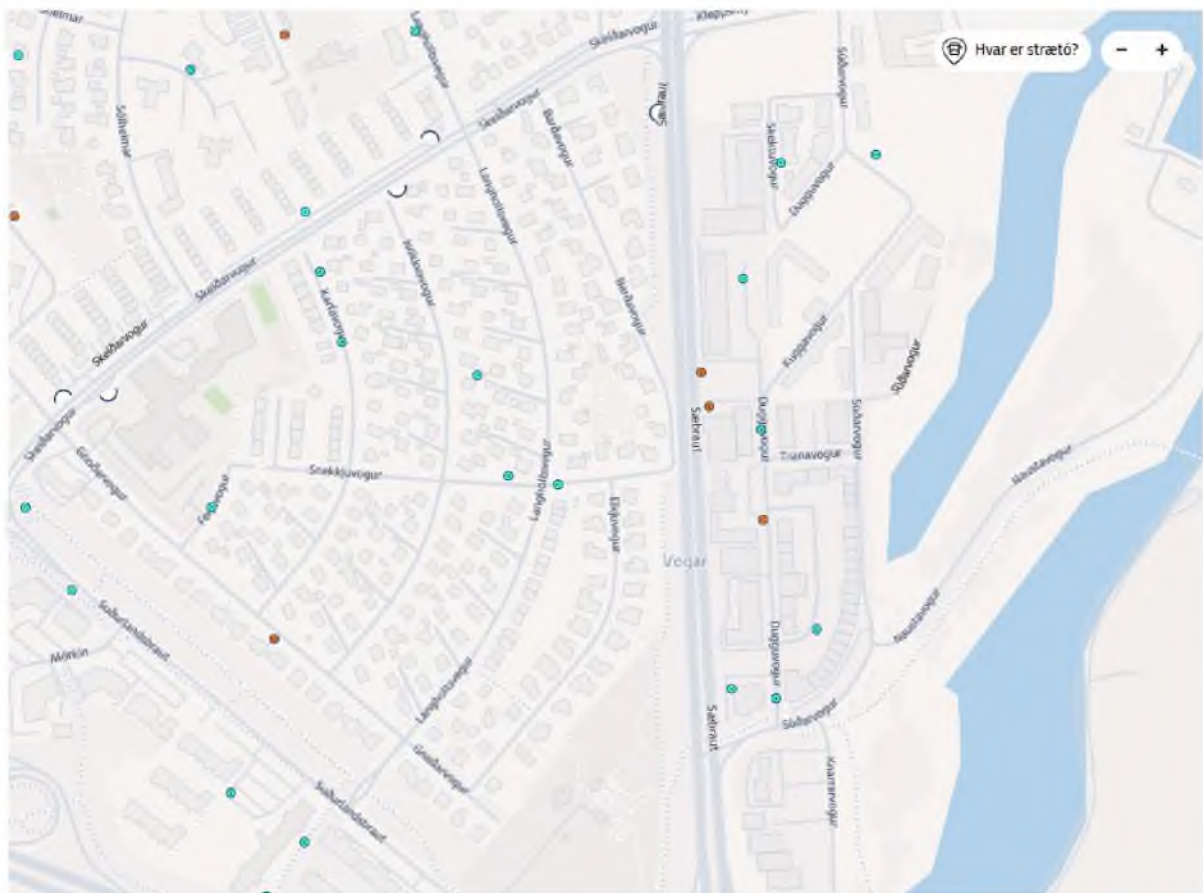
Fleiri fatlaðir einstaklingar gætu nýtt sér almenningsamgöngur og færri væru alveg háðir einkabílnum eða akstursþjónustu sveitarfélaga ef samgöngutækin og bið-/miðstöðvar væru aðgengilegar, en jafnframt þurfa umferðarleiðir að þeim að vera hindrunarlaugar. Það þýðir að gangstéttir og götur þurfa að vera hjólastólaþærar og vetrarþjónusta þarf að ryðja leiðina að og á þeim án þess að skilja eftir snjóruðning.

Þó ber að hafa í huga að margt fatlað fólk er og verður háð einkabílnum til að fara milli staða og því miður hafa áherslur ríkis og sveitarfélaga í byggða-, samgöngu- og mannvirkjamálum saumað að réttindum þess fólks á síðastliðnum árum. Það er góðra gjalda vert að bæta almenningsamgöngukerfin, fjölga hjólastígum og greiða fyrir gangandi umferð, en áætlanir mega ekki vera settar á kostnað þeirra sem kjósa ekki heldur verða að nota einkabílinn sem samgöngutæki.

¹ Eftirfarandi umsögn var lögð fram við drög að samgönguáætlun í Samráðsgátt stjórnvalda, dags. 31. júlí 2023. Áætlunin er nú lögð fram án teljandi breytinga og umsögnin er því lögð aftur fram með lítilsháttar breytingum.

² <https://www.obi.is/adgenqi/drog-ad-hvitbok-um-samgongumal-og-umhverfismatskskyrsla/>

Í Reykjavík rísa nú heilu fjölbýlishúsahverfin sem gera ekki ráð fyrir að íbúar eigi bíl, en eru án góðrar tengingar við leiðarkerfi strætó. Enn eru mörg ár þangað til að áform um að taka í notkun Borgarlínu verða að veruleika, en samt eru húsnæðishverfi byggð eins og sú þjónusta sé þegar til staðar. Leiðarkerfið í Reykjavík er afar gisið og ekki byggt upp með þarfir fatlaðs fólks í huga eins og sjá má á skjámynd af staðsetningu biðstöðva í Vogahverfi þar sem einmitt er verið að fjölga íbúðum verulega (hvítir hálfhringir). Skilgreining Tryggingastofnunar á líkamlegri hreyfihömlun er sjúkdómur eða fötlun „...sem skerðir verulega færni til að komast ferða sinna þannig að göngugeta er að jafnaði minni en 400 metrar á jafnsléttu.“ Á stöðum sem fatlað fólk getur ekki átt bíl og getur ekki notað almenningssamgöngur er það alveg háð akstursþjónustu fatlaðs fólks.



Mynd 1 Skjámynd af korti með biðstöðvum strætó í Vogahverfinu í Reykjavík

Akstursþjónusta fatlaðs fólks er ígildi almenningssamgangna fyrir fólk sem ekki getur notað strætó. Hún á að vera sambærileg við strætóþjónustu og taka mið af henni varðandi verð, hámarks ferðatíma og þjónustutíma. Hún á því að veita notandanum áþekkt ferðafrelsi og strætó. Akstursþjónustu fatlaðra er þó ekki hægt að nota til ferða milli sveitarfélaga nema að umrædd sveitarfélög sameinist um þjónustuna. Þó er hægt að fara með strætó um landið, en

strætó búinn hjólastólalyftu ekur aðeins á einni leið, auk þess sem biðstöðvar á landsbyggðinni eru almennt ekki hjólastólafærar. Meðan svo er ættu notendur akstursþjónustu fatlaðra að geta pantað ferðir milli sveitarfélaga.

Rétt er að tekið verði mið af ofangreindu í fyrirhugaðri greiningu á umhverfisvitund í samgöngum, sbr. aðgerð 4.2.

Í ferðavenjukönnun sem áætlað er að verði unnin á þriggja ára fresti sbr. 3. kafla, II. hluta er lagt til að fólk verði spurt hvort það sé fatlað og hvernig það hafi áhrif á ferðavenjur og val á áfangastöðum. Einnig hvort óvissa um aðgengi á ferðamannastöðum eða hugsanlegum áningarstöðum verði til þess að fólk ferðist lítið eða ekki.

Aðgerðaáætlun 2024-2028

Það veldur vonbrigðum að aðgerðir séu ekki tímasettar. Það eykur hættu á að beðið verði með framkvæmdir sem hægt er að ljúka á fyrri hluta áætlunar.

Gott er að sjá að til stendur að bæta aðgengi fatlaðs fólks að almenningssamgöngum sem og hönnunarleiðbeiningar fyrir hleðslustöðvar svo að þær nýtist fötluðu fólki, sbr. aðgerðir 1.2 og 1.3. Skýrsla ÖBÍ frá árinu 2022 leiddi í ljós að af 168 biðstöðvum strætó á landsbyggðinni telst aðeins ein vera með gott aðgengi. Meðan svo er getur strætó ekki talist samgönguvalkostur fyrir fatlað fólk. Gríðarhröð uppbygging hleðslustöðva í rafvæðingu bílaflota landsmanna hefur gerst án fullnægjandi umgjarðar, leiðbeininga, reglna og eftirlits. Mörg kostnaðarsöm mistök hafa verið gerð sem þarf að laga ef allir landsmenn eiga að geta tekið þátt í orkuskiptum og því liggur á að vinna góðar hönnunarleiðbeiningar hratt og vel.

Í lögum um farþegaflutninga og farmflutninga á landi nr. 28/2017³ er kveðið á um að almenningssvagnar séu aðgengilegir fötluðu fólki og því verður að gera kröfu í útboði og samningum að í innkaupum á nýjum almenningssamgöngutækjum skuli vera tryggt að þau séu aðgengileg.

Það þarf að endurskoða samgöngumöguleika milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar, sbr. aðgerð 4.6. Ekki var gerð krafa um aðgengi fatlaðs fólks að flugrútu við síðasta útboð og í samningum, eins og skylda var til. Strætísvagnar eru sömuleiðis óaðgengilegir hreyfihömluðu fólki og biðstöð strætó við Keflavíkurflugvöll er langt frá inngangi,

³ Með lögnum var innleidd ESB reglugerð nr. 181/2001 um réttindi farþega í hópþjónu. Með þessari gildistöku fylgja auknar kröfur á sérleyfishafa um aðgengi fyrir fatlað fólk að hópþjónu og samgöngumiðstöðvum. Skv. 10. gr. ESB reglugerðarinnar er flutningsaðilum gert skylt að „taka tillit til þessara þarfa, þar sem því verður við komið, þegar teknar eru ákvarðanir um búnað í nýjum eða nýlega endurnýjuðum ökutækjum með fyrirvara um gildandi löggjöf eða framtíðarlöggjöf um tæknilegar kröfur varðandi hópþjónu.“ Það mun fela í sér að frá 1. júní 2017, þegar lög nr. 28/2017 tóku gildi, er flutningsaðilum óheimilt að kaupa inn ný ökutæki nema að þau séu aðgengilega búin fyrir fatlað fólk.

illa merkt og umferðarleið er ekki greiðfær. Akstursþjónusta fatlaðra keyrir ekki milli sveitarfélaga og nánast ómögulegt er að fá leigubíl með hjólastólaaðgengi. Valmöguleikar hreyfihamlaðs fólks eru því bundnir við einkabílinn.

Að lokum

Eins og fram hefur komið er fatlað fólk sérstaklega háð því að tekið sé tillit til þess við uppbyggingu og rekstur samgöngukerfa til að það geti lifað sjálfstæðu lífi. Þarfir fatlaðs fólks ættu því að vera meðal lykilvergáttum samgönguáætlunar. Í kafla II í samgönguáætlun er lögð áhersla á þarfir barna og ungmenna og mismunandi áskoranir kynja í samgöngum en ekki er minnst á sérstaklega skuli taka mið af þörfum fatlaðs fólks. Í 5. lið er ítrekað að tryggð verði aðkoma barna og ungmenna sem og jafnréttissjónarmiða (sem almennt er sett í samhengi við kynjajafnrétti), en ekki talað um aðkomu fatlaðs fólks að stefnumótun og forgangsroðun í samgöngumálum. Samt segir í 3. mgr. 4. gr. samnings Sameinuðu þjóðanna um réttindi fatlaðs fólks að, „*aðildarríkin skulu, þegar þau undirbúa og beita löggjöf sinni og stefnu samningi þessum til framkvæmda og vinna að ákvarðanatöku um málefni fatlaðs fólks, hafa náð samráð og tryggja virka þátttöku fatlaðs fólks, þ.m.t. fötluð börn, með milligöngu samtaka sem koma fram fyrir þess hönd*“.

Ekkert um okkur án okkar.

Með vinsemd og virðingu,



Alma Yr Ingólfssdóttir
formaður ÖBÍ



Stefán Vilbergsson
verkefnastjóri ÖBÍ