

Morten Lange  
Goðheimum 12  
104 Reykjavík  
s. 897 7450  
morten7an@yahoo.com

Reykjavík, 24. febrúar 2011

Til nefndar um Orkustefnu, hýst hjá Orkustofnun

### **Tilbrigði við umsögn Landssamtaka hjólreiðamanna (LHM)**

Eftir að umsögn LHM var farinn, datt mér í hug að kannski mætti setja þessu fram með aðeins öðrum hætti og með tillögur um breytingar á fleirum stöðum en með knappara texta hvað varðar beinart tillögur að breytingum. Þá er vonandi auðveldara fella þessu að stíl draganna að Orkustefnu. Mín staða gagnvart LHM : Ég vann að umsögnum að Orkustefnuna ásamt formanni LHM, er varamaður í stjórn og fyrrverandi formaður stjórnar Landssamtaka hjólreiðamanna.

Ég tek undir rökum LHM, en mig langar að velja sumt úr þeim fjölmörgu ábendingum sem ég vildi koma með í viðbót, ásamt því að ég held að sumt af þessum athugasemdum hef ég fundið betri stað í drögumunum.

Vonandi eru málfarsvillurnar hjá mér ekki allt of pirrandi.

Spurning : Eiga hjólreiðar og aðrar virkilega orkusparandi og heilbrigðar samgöngumátar það minna "skilið" að njóta góðs af hagrænum og öðrum hvötum en þær tæknilausnir sem virðast hafa einokað hugtakinu "orkuskripti í samgöngum" ? Það er alveg eins hægt að lækka gjöld á reiðhjólum og varahluti, og að sömu skapi á almenningssamgöngum. Hví gefa metan-, raf- og vetnis- og svipaða tækni meiri aðstoð, og kannski mun meir aðstoð en grænna, heilsusamlegri og hagkvæmara lausnir ? Þessi aðstoð sem tæknilausnirnar fá eru ekki síst í formi stöðugs umræða um hvernig þessi tækni sem er í raun ekki tilbúin til notkunar á strórum skala, muni bjarga málunum. Það er aftur á móti búið að finna upp (reið)hjólið, þróa, byggja menning í kring um það mjög víða og staðfesta jákvæð gríðarlega jákvæð áhrif á orkunotkun, umhverfi, heilsu, hagkvæmni og skilvirkni. Á OECD ráðstefnu í Kanda árið 1996, kom fram í máli sérfræðings að reiðhjólið væri sennilega eina einmennings-farartækið sem mætti segja að væri örugglega samhæft við raunverulega sjálfbæra þróun.

Menn hafa haldið að óraunhæft eða óframkvæmanlegt sé að stefna að bættu samsetningu samgagna í þéttbýli. En þetta byggir að hluta á skort á þekkingu, til dæmis um hvernig sé í raun í núverandi kerfi verið að greiða götur einkabíla, meðal annars með "ófugum" hvötum. Ófugum segi ég vegna þess að þeir styrkja gagnert samkeppnishæfni bíla á kostnaði hjólreiða, almenningssamgangna og göngu.

Þetta þýðir ekki að ég eða samtök hjólreiðamanna sjái hjólreiðar sem ein allsherjar lausn. Ekki frekar en einkabíllinn sé raunhæfur sem allsherjar lausn í samgöngum í þéttbýli, óháð orkugjafa. Þetta er ætlað að vera uppbyggileg gagnrýni, þó að sett sé fram í knöppu orðalagi.

Svo að tillögumunum að viðbótum og breytingum, lið fyrir lið (á næstu blaðsíðu)

Ég er búinn að merkja tillögumunum með doppóttu linu undir textanum.

### 1.3 Tenging við aðra stefnumótun

Orkustefnan tengist eftir atvikum öðrum stefnumótunarverkefnum stjórnvalda, á borð við ...

Hér mætti bæta við : <sup>i</sup>

.... Samgönguáætlun. Umferðaröryggisáætlun. Staðardagsskrá 21 og aðra stefnumótun sveitarfélaga á sviði sjálfbærrar bróunar og stefnumótun um lýðheilsu <sup>ii</sup>.

### 6.8 Loftslagsbreytingar

Leiðir

Hér mætti bæta við :

3a. Endurskoðun skattakerfis hvað varðar öfuga hagræna hvata og jafnræði samgöngumáta.

5. Efling göngu, hjólréiða og almenningssamgangna sem valkosts í samgöngum á jafnræðisgrundvelli, og með tillit til jákvæðra áhrifa þeirra.

9.c Opinberir aðilar setja sér samgöngustefnu og bjóða upp á samgöngusamninga. <sup>iii</sup>

9k. Heildstað úttekt verði gerð á kosmaði og tekjur samfélagsins og hinu opinbera tengd bílaflotanum.

## 8 Hámörkun þjóðhagslegrar hagkvæmni

Bæta inn í :

Hér er átt við hvers kyns orkusparnað – t.d. sparneytnari ökutæki og aukna hlutdeild almenningssamgangna, hjólréiða og göngu – en einnig skipti á óhagkvæmum orkugjöfum og eldsneytistegundum fyrir hagkvæmari, og bættu nýtingu orkulinda.

### 10.3.1 Að bæta nýtingu jarðefnaeldsneytis

Endurbættur texti /skipta út málsgrein :

Samkvæmt skýrslu sérfræðinganevndar umhverfisráðuneytisins um möguleika til að draga úr nettóústreymi gróðurhúsalofttegunda skila sparneytnir bílar strax hreinum þjóðhagslegum hagnaði, en til lengri tíma er horft til hreinna orkugjafa og orkubera. Bættar almenningssamgöngur, reiðhjóla- og göngustígar skila líka hreinum hagnaði, og það segir skýrslan að þau gera bæði til skamms tíma lítið og í framtíðinni. Auk þess fyrrnefnda skila þessir samgöngumáttar þjóðhagslegan hagnað í formi bættrar lýðheilsu, minnkandi mengunar og fleira, en sérfræðinganevnd umhverfisráðuneytisins sá sér ekki fært að að staðfæra erlendum rannsóknum á þessu sviði, svo sem reiknilíkon WHO um hjólréiðar. HEAT for Cycling. <sup>iv</sup>

#### ▪ **Leiðir**

Lagt er til að bætt verði við eftirfarandi texti við *Leiðir* í kafla 10.3.1

*(Vegna knappa stílsins í plagginu, er einungis stungið upp á að bæta við feitletruðu fyrirsögnunum ,*

með doppóttu undirstrikun í Orkustefnuskjalinu sjálfu. ): Sumt mætti kannski færa undir 6.8 Loftslagsbreytingar, leiðir.

### **1. Upplýsingar til almennings og fræðsluáttak varðandi hjólreiðar, göngu og almenningsamgöngur.**<sup>v</sup>

Dæmi :

- Aukið og fyrirsjáanlegri samstarf við “Hjólað í vinnuna”, og Evrópsk Samgönguviku í sveitarfélögunum.
- Aukið og fyrirsjáanlegri samstarf við ýmis samtök um heilbrigðari, orkusnjallari og grænni samgöngur (svo sem við Samtaka um bíllausan lífsstíl, Hollvina strætó og Landssamtaka hjólreiðamanna. Stofna til verðlauna handa vinnustaði sem standa sér best í gerð samgöngustefnu og upptöku samgöngusamninga, Gerð upplýsandi “auglýsinga” í sjónvarpi og útvarpi.
- Greinaskríf í dagblöðum og öðrum tímaritum, etv í samstarfi við frjálsum félagasamtökum.
- Stefnt að því þegar fjallað er um orkuskipti í samgöngum eða s.k. visthæf ökutæki sé yfirleitt minnst á hinum heilbrigðum samgöngumátum sem ekki síður farsæla leið að settu markmiði, og að fleirum öðrum góðum markmiðum um leið.

### **2. Sett verði lög um samgöngustyrki, hlutverk þeirra og skattalega meðferð.**

Skýring:

- Samgöngustyrkir eru til að hvetja til notkunar annarra samgöngumáta heldur en einkabílsins úr og í vinnu og á vinnustað. Skattaleg meðferð samgöngustyrkja verði aldrei lakari en skattaleg meðferð bílastæða, sem launþegar fá afnot af við vinnustað, vegna vinnu sinnar, með öðrum hætti eða fyrir tilstuðlan vinnuveitandans.

### **3. Skattar og notkunargjöld á bíla hvetji til minni orkunotkunar í samgöngum.**

Til dæmis með:

- Skattakerfinu verði breytt þannig að ekki verði hagstæðara að greiða yfirborganir til launþega með ökustyrkjum sem bundnar eru bílaeign heldur en venjulegum launagreiðslum.
- Skattkerfinu verði breytt þannig að ekki verði lengur hagstæðara að fá laun greidd í formi bílahlunninda heldur en venjulegum launagreiðslum.
- Skattkerfinu verði breytt þannig að skattaleg meðferð bílastæða verði jafngild skattalegri meðferð samgöngustyrkja, sem eru með þeim skilyrðum að launþegi mæti ekki á bíl í vinnu og spari þar með launagreiðenda gerð og rekstur bílastæðis. Bílastæði eru ekki skattskyld hlunnindi í dag en samgöngustyrkir eru það.
- Hærra hlutfall bílastæða verði með gjaldtöku fyrir notkun. Til dæmis gæti ríkið með einfaldri ákvörðun ákveðið að allar stofnanir og skólar ríkisins taki upp gjaldskyldu á bílastæðum hjá sér. Gjaldskylda á bílastæðum er ein áhrifaríkasta leiðin til að draga úr óþarfa akstri á stuttum vegalengdum frá 100 m til nokkurra kílómetra.<sup>vi</sup>

### **4. Reglugerðum v bílastæðafjölda m.v. fermetrafjölda húsnæðis endurmetnar**

Skýring (Ítarlegri í umsögn LHM)

- Lagt er til að felld verði út lágmarksákvæði um fjölda bílastæða í byggingar- og skipulagsreglugerð. Eftir sem áður mundi vera ákvæði um fjölda bílastæða í deiliskipulagi en það mundi þá vera á grundvelli stefnu aðalskipulags.
- Lágmarksákvæðin eru óþörf og skaðleg þar sem engin ástæða er til að ríkisvaldið hafi forgöngu um lágmarksbílastæðafjölda í deiliskipulagi á landsvísu.

### 11.1.1 Almenningsfræðsla

Bæta við aftast :  
Hvatningarátak ÍSÍ. *Hjólað í vinnuna* hefur haft fræðsla um jákvæð umhverfisáhrif og orkusparnaðaráhrif hjólræiða til samgangna sem ein meginstoðin allt frá stofnun verkefnisins árið 2003. Verkefnið er sýnilegt í fjölmiðlum og nú taka um 3% þjóðarinnar þátt.<sup>ix</sup>

( Neðanmálgreinar á næstu síðu )

Morten Lange, Reykjavík /sign/

- i Hér er hugsað sérstaklega um samgönguhluta orskustefnunar og sér í lagi varðandi heilbrigðari samgöngumátum, en einnig að lítað verði til stefnumótun sveitarfélaga.
- ii Sjá <http://www.lydheilsustod.is/lydheilsustod/lydheilsustod/adgerdaetlun/>
- iii Líkt og Umhverfisráðuneyti, Samgönguráðuneyti ( núna hluti af Innanríkisráðuneyti), Fjölbraut í Ármúla og verkfræðistofan Mannvit hafa komið á og þeir siðarnefnið hafa haft í nokkurn tíma.
- iv <http://www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/environmental-health/Transport-and-health/activities/promotion-of-safe-walking-and-cycling-in-urban-areas/quantifying-the-positive-health-effects-of-cycling-and-walking/health-economic-assessment-tool-heat-for-cycling> og <http://www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/environmental-health/Transport-and-health/activities/promotion-of-safe-walking-and-cycling-in-urban-areas/quantifying-the-positive-health-effects-of-cycling-and-walking/health-economic-assessment-tool-heat-for-cycling/examples-of-applications-of-heat-for-cycling>
- v Þetta er í samræmi við Loftslagsskýrsluna, sem drög að Orkustefna vitnar í. Erlend reynsla hvað varðar leiðir sem virka til að efla hjólræiðar, benda til þess að tíður hvatningur í orði frá hinu opinbera og ýmsir hvatar eða leiðréttingu á öfugum hvötum þurfa að fara saman við aðgerða til að bæta aðgengi til hjólræiða til samgangna, svo sem með gerð hjólareina, hjólastíga, betri lausnir á gatnamótum og þess háttar. ( Sjá til dæmis áfangaskýrslur frá Óðinsvéum, hjólaborg Danmörku )
- vi Á þessum stuttu vegalengdum getur bíll eytt allt að tífoldu magni eldsneytis miðað við fullan vinnsluhita vélar. Þannig getur venjulegur 1,5 tonna fólksbíll sem venjulega eyðir 7L/100km eytt um 70L/100km á köldum vetrardegi fyrsta kílómetrann.
- vii Punktur færður undir 6.8 Loftslagsbreytingar 9k
- viii Punktur færður undir 1.3 Tenging við aðra stefnumótun
- ix Þessar þátttökutölur, miðað við fólksfjölda, ku vera heimsmet þegar kemur að “Cycling to work” verkefni.