

Reykjavík, 10. desember 2002

Skrifstofa borgarverkfræðings,
b.t. Þórhildar Ólafsdóttur,
Skúlatúni 2,
105 Reykjavík.

Athugasemd við Umferðaröryggisáætlun Reykjavíkur 2002-2007

Það er nokkuð ljóst að loforð um bætтар samgöngur fyrir gangandi og hjólandi hafa áður sést á prenti en án þess að nokkuð hafi verið gert.

Í desember 2001 var gefin út Umferðaröryggisáætlun 2002-2012 af Vegagerðinni og Umferðarráði. Sú dæmalausa umferðaröryggisáætlun fjallaði svo gott sem eingöngu um vélknúna umferð enda var aldrei haft samband við aðila t.d. hjólréiðafélögin við gerð hennar. Sú skýrsla tekur ekki mið af raunveruleikanum og virðist sem ekki eigi að taka tillit til þeirra sem þurfa ekki á vélvæddum farartækjum að halda. Þar virðist sem umferð gangandi og hjólandi sé óraunhæfur ferðamáti hér á landi.

Það ber því að fagna því sem vel er gert og það má segja um Umferðaröryggisáætlun Reykjavíkurborgar 2002-2007. Það er fagnaðarefni að sjá að hefja eigi heildstæðar og markvissar aðgerðir við að bæta sambúð milli allra vegfarenda og um leið umferðaröryggi. Það er líka sérstakt fagnaðarefni að hefja eigi samstarf við hagsmunaaðila eins og hjólréiðamenn. Umferðaröryggisáætlun Reykjavíkur er eitt það besta sem hjólréiðamenn hafa séð hér á landi og því erfitt að gagnrýna áætlunina að svo komnu máli.

Reynslan hefur sýnt hjólréiðamönnum að það sem Reykjavíkurborg telur sig hafa gert fyrir hjólréiðamenn hefur ekki verið til að bæta aðstöðuna heldur þvert á móti unnið gegn hagsmunum þeirra. Segja má að núverandi umferðaröryggisstefna snúist um að fá sem flesta til að finna öryggi sínu borgið í bílum en á sama tíma láta öðrum vegfarendum finnast bæði tafsamt og óöruggt að ferðast á milli staða. Hjólréiðamenn hafa því allan vana á þar sem Umferðaröryggisáætlun gerir ráð fyrir stórkostlegri stefnubreytingu í samgöngumálum Reykjavíkur. Því mun þessi athugasemd við umferðaröryggisáætlun beinast að núverandi vanda og þeirri stefnubreytingu sem í henni felst ef breytingar munu að eiga sér stað.

Alþingi verður að breyta umferðarlögum og vegalögum sem tengjast sambúð gangandi, hjólandi og akandi. Skýra verður verkaskiptingu ríkis og sveitarfélaga við gerð göngustíga og hjólréiðabrauta. Horfa ætti til fyrirkomulags þessara mála í nágrannalöndunum, t.d. Hollandi, Þýskalandi, Danmörku og Noregi til leiðsagnar fyrir Íslendinga. Reykjavíkurborg ætti að skoða aðgerðir sem bæjarstjórn í Óðinsvéum vinnur að. <http://www.cykelby.dk>

Nú þegar má gera hjólréiðabrautir sýnilegar með því að leggja þær í og við götur í 30 km hverfum með lituðu malbiki. Er þá átt við götur eins og Ægissíðu, Hofsvallagötu, Suðurgötu, Eskihið, Tunguveg og Langholtsveg svo eitthvað sé nefnt.

Þarna er þá átt við götur sem eru breiðar og geta vel rúmað tveggja akreina hjólreiðabrautir. Þannig má afmarka 30 km göturnar sérstaklega, minna ökumenn á að fara varlega og koma þeim skilaboðum út í samfélagið að hjólreiðamenn hafi einhvern rétt í annars okkar bílvæna samfélagi. Hingað til hefur verið þrengt að þessum umferðaræðum með steiptum köntum, gerð bílastæða og umferðaeýja.

Reykjavíkurborg verður að hefja þegar í stað viðræður við Vegagerð ríkisins um aðkomu ríkis við gerð hjólreiðabrauta meðfram stofnbrautum í Reykjavík (þjóðvegum í þéttbýli).

Aðgreina verður gangandi og hjólandi með skýrum hætti og hanna hjólreiðabrautir þannig að þær nýtist sem greiðar og öruggar samgönguleiðir. Hanna verður stofnbrautir hjólreiða með hliðsjón af því að þar fari umferð með 35 km hraða. Þá verður að taka mið af því að reiðhjól eru aðeins á tveimur hjólum og geta ekki tekið krapar beygjur eða blindbeygjur. Auk þess verður hjólreiðabrautin að vera nægilega breið svo hjólreiðamenn geti mæst án slysaheytu. Núverandi ástand þar sem gerðar eru hjólaræmur í göngustíga eru engan veginn fullnægjandi lausn eða örugg ferðaleið. Ef hjólreiðabrautir verða beinar og greiðar má búast við því að þar geti rúmast létt bifhjól upp að vissri vélarstærð. Öll sú umferð sem um hjólreiðabrautirnar fer, léttir að sama skapi á akvegakerfinu sem er kostnaðarsamasti og hættulegasti samgöngumáti sem völ er á.

Ef ríkja á jafnræði milli allra vegfarenda í umferðinni verða ráðamenn að horfast í augu við þá staðreynd að svokallað “eðlilegt flæði bílaumferðar” verði að taka tillit til “eðlilegs flæðis óvarinna vegfarenda”, gangandi og hjólandi. Þetta á sérstaklega við um hönnun umferðarmannvirkja.

Markvist þarf að fækka hægri beygjum (akreinum) við gatnamót þó svo það verði til þess að hindra taumlaust flæði bílaumferðar. Þá fyrst verður hægt að tala um að jafnræði gildi milli allra vegfarenda. Núverandi ástand skapar slysaheytu og veldur því að fólk telur sig ekki öruggt þegar það fer yfir gatnamót. Núverandi fyrirkomulag lengir för gangandi og hjólandi og ýtir ekki undir þá þróun að fólk ferðist vistvænt, það telur sig því öruggara akandi. Í dag er það algengt að bílstjórar ani á ofsahraða í þessar hægribeygjur, líta aðeins eftir öðrum aðvífandi bílum en skeyti ekkert um aðra vegfarendur þó svo þeir séu að breyta um akstursstefnu.

Reykjavíkurborg verður að hafa dirfsku í að breyta umferðarljósum við gatnamót í samræmi við það sem finna má í flestum nágrannalöndum. Í því felst m.a. að afleggja umferðarljós handan gatnamóta og þess í stað hafa umferðarljós aðeins við stöðvunarlínur. Þannig má koma í veg fyrir að bílar fari yfir stöðvunarlínur og staðnæmist á gangbraut. Núverandi fyrirkomulag sendir aðeins þau skilaboð út í samfélagið að umferðarmerkingar skipti litlu sem engu máli. Síst af öllu þurfi að hafa áhyggjur af því þótt brotnar séu umferðarreglur á gangandi og hjólandi vegfarendum.

Það er alger óþarfi að hönnun umferðarmannvirkja bjóði upp á lögbrot og að þau geti viðgengist athugasemdalaust vegna þess að lögbrotin bitni aðeins á annarri umferð en akandi. Ef bæta á umferðarmenninguna þá á ekki aðeins að höfða til skynsemi ökumanna og annarra vegfarenda, heldur þarf hönnun umferðarmannvirkja að vinna gegn umferðarlagabrotum.

Það er mikið fagnaðarefni að sjá þessar stórkostlegu umbætur sem Umferðaröryggisáætlun felur í sér. Það von okkar hjólreiðamanna að henni verði sýnilega framfylgt í náginni framtíð svo bæta megi það slæma ástand sem nú er að finna í samgöngumálum Reykjavíkur. Þá eru Landssamtök hjólreiðamanna (LHM) reiðubúin að vinna með Reykjavíkurborg að bættum og öruggum samgöngum.

Til fróðleiks má benda á efni þessu tengt á eftirtöldum vefsvæðum:
Rannsóknarstofnun samgöngumála í Noregi. <http://www.toi.no/> hefur sýnt fram á margfaldan samfélagslegan sparnað við gerð göngu- og hjólreiðastíga.
http://www.toi.no/Samferdsel/utgivelser/showarticle_frontpage2.asp?ID_Article=215

Danska vegagerðin <http://www.vd.dk> hefur gefið út “Ídékatalog for cykeltrafik”.
<http://www.vd.dk/wimpdoc.asp?page=document&objno=9178>

Evrópubandalagið hefur vefsíðu um hjólreiðar
<http://europa.eu.int/comm/environment/cycling/>
Þar má finna góðan bækling “Cycling: the way ahead for towns and cities”
http://europa.eu.int/comm/environment/cycling/cycling_en.htm

Alla þessa tengla og meira til má finna á vefsíðu Landssamtaka hjólreiðamanna
<http://islandia.is/lhm> undir liðnum “Greinasafn”.

Um aðstöðu hjólreiðamanna í Reykjavík má finna ýmislegt t.d. á vef Íslenska fjallahjólaklúbbsins <http://www.this.is/hjol> undir liðnum “Umferðarvefurinn 2002” og á <http://icebike.net> undir liðnum “Hjólreiðar” og síðan “Hjólreiðar Ísland”.

Meðfylgjandi þessum athugasemdum eru myndir til útskýringa. Er þar sýnt fyrirkomulag 30 km svæðis í Arnheim í Hollandi og tvenn gatnamót í Rotterdam.

Fyrir hönd Landssamtaka hjólreiðamanna,

Magnús Bergsson varaformaður

Landssamtök hjólreiðamanna,
Pósthólf 5193,
125 Reykjavík.

lhm@islandia.is
<http://islandia.is/lhm>



Myndirnar hér fyrir ofan sýna góða útfærslu úr 30 km hverfi í Arnheim, Hollandi. Til að minnka hraða og óþarfa gegnumkeyrslu er helmingi af götustæðinu breytt í hjólréiðabrautir. Þær eru það breiðar að þær nýtast vel í neyðartilfellum fyrir slökkvilið og sjúkrabíla. Útkeyrslur af bílastæðum þurfa ekki að þvera hjólréiðabrautir. Sums staðar eru settir upp leikvællir til að brjóta upp sjónlínu í löngum götum og stöðva gegnumkeyrslu. Með þessum hætti er fólk hvatt til að nota reiðhjólið, sérstaklega á styttri leiðum sem um leið minnkar slysaþættu og kostnaðarsöm tjón af völdum bíla. Á Íslandi myndi þessi útfærsla leiða af sér sparnað vegna minna slits akvega.



Á götum utan 30 km svæða þar sem nægilegt göturými er að finna er auðvelt að koma fyrir hjólréiðabrautum. Þegar þrengt er að akandi umferð þá leiðir það til minni hraða. Að sama skapi fækkar bílum þar sem fólk mun oftara fara ferða sinna á reiðhjóli eða jafnvel gangandi vegna þess að það er sýnilega orðið nokkuð öruggt.



Ef allir vegfarendur eiga að finna að þeir hafi jafnan rétt til samganga þá er mikilvægt að sömu umferðarreglur gangi yfir alla. Þannig verður að afnema hægri beygjur fyrir akandi umferð. Færa þarf stöðvunarlínur akandi umferðar fjær gatnamótum um leið og götuvitar handan gatnamóta verði aflagðir (götuvitar verða aðeins við stöðvunarlínur). Það eitt mun bæta mikið aðstöðu og öryggi gangandi og hjólandi um leið og öllum vegfarendum finnst að þeir hafi jafnan rétt í umferðinni.