

Reykjavík 26. maí 2003

Efni: Athugasemd vegna tillögu matsáætlunar á tvöföldun Vesturlandsvegar.

Það er nokkuð ljóst að með tvöföldun Vesturlandsvegar mun hraði bifreiða aukast til muna á umræddri leið. Það mun svo leiða af sér aukna slysaþættu á hjólreiðamönnum sem farið hafa og fara munu þessa leið. Af því tilefni verður að draga fram nokkra punkta sem finna má í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2001-2024:

· Í aðalskipulaginu er lögð áhersla á að efla vistvænar samgöngur og stemma stigu við aukinni bílaumferð. Með því að bæta skilyrði almenningssamgangna og göngu og hjólreiða er mögulegt að draga úr aukinni bílaumferð.

· Forsenda þess að þessar áherslubreytingar í skipulagi byggðarinnar leiði til eflingar göngu- og hjólreiða sem samgöngumáta, er vel hannað og samræmt stígakerfi fyrir þennan ferðamáta.

· Til að ganga og hjólreiðar séu raunhæfur valkostur sem ferðamáti innan borgarinnar þarf að koma á samfelldu neti stíga sem liggja um allt borgarlandið. Þetta þurfa að vera öruggar og greiðfærar leiðir sem tengja saman borgarhluta, heimili, vinnu- og þjónustusvæði.

· Stofnstígar borgarinnar eru megin göngu- og hjólreiðaleiðir um borgarlandið sem mynda samhangandi net með u.þ.b. 1000 m möskvastærð og taka mið af almennum ferðakröfum og tengjast nágrannasveitarfélögum borgarinnar.

· Ganga og hjólreiðar gegna víða mikilvægu hlutverki í samgöngum í borgum. Ekki liggja fyrir áreiðanlegar upplýsingar um hlut göngu og hjólreiða í samgöngum innan Reykjavíkur en að líkindum er hann nokkuð meiri heldur en hlutur almenningsvagna.

Í greinargerð um Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2001-2024:

Búast má við aukinni umferð hjólreiðamanna ef lagðir verða hjólastígar meðfram stærstu umferðaræðunum að helstu kjörnum.

Í Umhverfisáætlun Reykjavíkur - Staðardagskrá 21 stendur:

Samgöngur - Framtíðarsýn:

Það er stefna Reykjavíkurborgar:

· Að samgöngur verði greiðar og öruggar fyrir alla.

· Að efldar verði vistvænar samgöngur, s.s. almenningssamgöngur, hjólreiðar og gangandi umferð.

Þetta ætlum við að gera:

· Halda áfram uppbyggingu á hjóla- og göngustígakerfi borgarinnar.

· Grípa til aðgerða sem stuðla að aukinni notkun reiðhjóla.

Í aðalskipulagi 1996-2016 voru þessir punktar m.a.:

· Samgöngur verði vistvænni en nú er, s.s. almenningssamgöngur, hjólreiðar og gangandi umferð.
· Einnig er bent á hjólreiðar sem raunhæfan ferðamáta með bættu kerfi hjólreiðastíga og þverun umferðar, s.s. með brúm og undirgöngum.

· Sérstakar hjólreiðareinar verði lagðar svo aðskilja megi umferð hjólandi frá umferð bíla og gangandi.

· Á undanförunum árum hefur verið lögð áhersla á að bæta og auka við stofnstígakerfi borgarinnar þannig að það megi verða raunhæfur kostur ferða til og frá vinnu.

Í tillögu að matsáætlun er ekki að sjá greinargóða lýsing á legu eða gerð hjólreiðabrauta meðfram Vesturlandsvegi heldur lítilega minnst á útivistarstíga. Landssamtök hjólreiðamanna vilja því leggja áhreslu á að gerðar verði sérstakar tveggja akreina hjólreiðabrautir meðfram útjöðrum öryggissvæðis Vesturlandsvegar samtímis sem hann verði tvöfaldaður. Slík framkvæmd er í fullu samræmi við stefnumarkmiðin sem finna má í Aðalskipulag Reykjavíkurborgar. Í mörgum nágrannalöndum okkar eru hjólreiðabrautir meðfram vegum sem hafa umferð meira en 1000 bíla á sólahring talinn sjálfsagður þáttur í vegagerðinni svo uppfylla megi öryggiskröfur allra vegfarenda.

Hjólreiðamenn eru líka VEGFARENDUR sem þurfa sína hraðbraut eins og ökumenn. Eðli sínu samkvæmt er það líka enn mikilvægra að leiðin sé greið og fari ekki um óþarfa holt og hæðir eða um kræklótta göngu- og útivistarstíga, annars munu hjólreiðar aldrei geta orðið raunhæfur kostur til samgangna

Gera má ráð fyrir því að arðsemi þessara framkvæmda verði mun minni ef útiloka á umferð hjólreiðafólks eftir þessari leið. Í því sambandi er best að vísa til skýrslu Ransóknarstofnunar samgönumála í Noregi <http://www.toi.no> “Walking- and cycling track networks in Norwegian cities. Cost-benefit analyses including health effects and external costs of road traffic”. <http://www.toi.no/Program/program.asp?id=36338> (enska) <http://www.toi.no/program/program.asp?id=35808> (norska).

Þess ber svo að minnast að því fleiri sem nota hjólreiðabrautirnar þess mun minna slit verður á akveginum og meira pláss fyrir ökumenn.

Mikilvægt er að hjólreiðabrautirnar verði beggja vegna Vesturlandsvegar í ljósi þess að byggð muni þéttast beggja vegna vegarins. Þurfa brautirnar að vera minnst 2 x 1,5 metri á breidd með slitinni miðjúlínu svo auðvelt verði að mæta slysalaust öðrum vegfarendum. Hjólreiðabrautirnar þurfa svo að liggja í undirgöngum undir allar tengibrautir við Vesturlandsveginn. Mikilvægt er að tengingar inn í hverfin að skólum og þjónustumiðstöðvum séu skýrar og fullt tillit sé tekið til hjólandi umferðar eins og akandi. Þar sem hjólreiðabraut kemur að ljósastýrðum gatnamótum þurfa stöðvunarlínur og götuvitar að vera á réttum stöðum og í samræmi við það sem finna má nágrannalöndum okkar. Þannig má koma í veg fyrir óþarfa togstreitu milli vegfarenda.

Með bestu kveðju f. hönd LHM,

Magnús Bergsson

Landssamtök hjólreiðamanna
P.O.Box 5193
125 Reaykjavík

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