

Morten Lange  
Kamsbvegur 4  
104 Reykjavík

t-p :morten@skyr.is

Alta ehf  
Hlíðasmára 8  
201 Kópavogur

t-p: alta@alta.is

Reykjavík 27. maí 2003

## **Athugasemdir frá Morten Lange, hjólreiðamaður, varðandi "Tvöföldun Vesturlandsvegar. Tillaga að matsáætlun"**

### Inngangur

Fyrst vil ég byrja á því að þakka fyrir það að Landsamtök hjólreiðamanna voru bent á drög að matsáætlun umhverfisáhrifa vegna tvöföldunar Vesturlandsvegar. Til að tryggja að við náðum inn í tæka tíð var sent eitt bréf með athugasemdum í tölvupósti 26.maí. Hér fylgjir annað bréf sem var í vinnslu innan vébanda LHM, en ekki náðist að ræða og þess vegna sendist í mínu nafni. Ég er fús til að veita frekari upplýsingar eða skýra okkar mál ef þess er óskað. Stjórn Landssamtakana hefur því miður ekki náð að vinna þetta eins vel og við hefðum viljað, en vonum að bréfin tvö komi sjónarmiðum hjólreiðamanna (og jafnvel gangandi að vissu marki ) á framfæri. Vonandi skemmir ekki málfarsvillurnar hjá Nordmanninum of mikið fyrir.

Sem leikmanni finnst mér drögin að matsáætlun skýr og vel unnin. Það er vel gert grein fyrir þrepunum í matsferlinu, og tímarammi fyrirhugaðs framkvæmds. En varðandi það að taka tillit til hjólandi umferðar eru nokkur atriði sem ég vil benda á (Sjá líka athugasemd aftast í skjalinu).

1. Mér finnst skorta að tekið sé með í reikningnum hvaða áhrif tvöföldun hefur á aðra vegfarendum en þá sem aka á bíl. Undir þetta falla líka farþegar með rútum og strætó sem koma oftast gangandi að biðstöðum. (Sjá athugasemd um stiga neðar)

2. Fullyrt er að tvöföldun mun bæta öryggi. Það er auðvitað markmið allra að fækka slysum, og þar með minnka fjölda látinna og slasaðra í umferðinni, auk tjóns á dauðum hlutum. En er ekki aðalmarkmiðin eiginlega tvö : Fyrst að bæta heilsu manna (bæði til lengra tíma litið og styttri) og í öðru lagi að auka hagkvæmni í víðasta skilingi fyrir samfélagið ? Ég tel að það þurfi einnig að taka mið af heilsufarsávinningin með því af vinna gegn hreyfileysi. Heilsufarsávinning af því að fara á reiðhjóli eða gangandi milli staða í stað

Þess að fara í bíl á fullt erindi í mat á umhverfisþætti og hagkvæmni vegafrekvæmda með sama hætti og fækkun slysa. Sjá frekari útskýring neðar .

3. Ef leitað er á kortunum og í textanum eftir umfjöllun um hjólandi og gangandi umferð, finnur maður stofnstígar og tengistígar. Þetta er mjög gott, en það er hængur á : Stór hluti stiganetsins sem er teiknað með rauðu á kortunum virðist fyrst og fremst vera hannað með útivist í huga. (hópur "c" í athugasemdin aftast í bréfinu). "Stofnstigurinn" er hlykkjótt og fer eftir ströndinni. Hann er útivistarstigur og mjög skemmtilegur sem slíkur. Kannski segja skipulagsmenn að það sé frekja að "krefjast" einhvers meira ( Við höfum gefið ykkur þetta líka frábæra stiganet ). Það er rétt að þeir nýtast mjög vel til útivistar, en málið er að margir vildu geta notið hjólin sem "samgöngutæki" (eða labba/skokka). En aukin umferð og stærri bílamannvirki gera þetta sífellt erfiðara. Til þess þarf mótvægisaðgerðir, líka með þá í huga sem gátu áður (1-50 ár) notað akvegina og farið þannig stystu leið milli staða, (til dæmis frá Mosfellsbæ til Grafarholts ). Það myndi enn gera það ef það hefði verið gert ráð fyrir gangandi og hjólandi umferð við hönnun samgöngumannvirkja á milli þessara staða.

4. Menn sem hafa farið gangandi og hjólandi um svæðið sem um ræðir í tillögunni að matsáætlun, vita að við og á hitaveitustokknum undir Úlfarsfelli er á góðum dögum nokkuð stöðug umferð. Mér sýnist stigurinn vera teiknaður inn á kortið, en ekki er búið að merkja þetta sem "umferðaræð" eða fyrirhugað svoleiðis á nokkurn hátt, öfugt við stigarna niðri við sjó. Þessi slóð er sannkallaður stigur, en hér er smá rými og það ætti að vera hægt að endurbæta leiðina fyrir gangandi og hjólandi umferð þannig að um boðlegt samgöngumannvirki sé að ræða. Hví ekki gera það sem hluti af þessum umtöluðum endurbótum ("tvöföldun" ) á þessum kafla þjóðvegur númer eitt ? Það eðlilegasta í önnur lönd sem virkilega hafa gefið "græna" umferð forgang, væri að sleppa "tvöföldun", en byggja í staðin goða hjólreiða-hraðbraut(ir) og göngustiga.

Þetta eru aðalpunktarnir. Hér fylgja rökfærslur til að styðja staðhæfingar sem voru sett fram hér að ofan og þurfa etv frekari útskýringar.

- Til viðmiðun vil ég segja frá reglur sem eru lagt fram í tillögu að reiðhjólaáætlun Noregs sem meðal annars Vegagerðin í Noregi hefur unnið að. Í áætluninni er miðað við að skuli byggja göngu- og hjólaveg meðfram öllum þjóðvegum með umferð sem nemur meira en 1000 bílum á dag og fleiri en 50 hjólandi eða gangandi vegfarendum að meðaltali yfir árið ( Þar sem viðeigandi staðlar um lágmarks beygjuradíus ofl gildir ). Sér hjólreiðanet verður byggt í öllum borgum.
- Í skýrslu sinni um mikinn þjóðfélagslegan ávinning af samtengingu hjólreiðavega, segir Kjartan Sælensminde við TØI í Noregi, að fleiri myndu ganga og hjóla í vinnu og skóla ef ekki væri fyrir óþægindin, hindranir og

hætta sem stafar af öllum þeim bílum sem taka æ meira plás í umferðinni. Skýrslan var tilbúin árið 2002 og var pöntuð af norsku vegagerðinni og "Landlækni" (Sosial- og helsedirektoratet)

- Aðalaniðurstaðan í þessari skýrslu er að það myndi borga sig fjórfalt að tengja saman og klára göngu- og reiðhjólavegi í Þrándheimi. Í þrándheimi er meiri snjór á veturna og kaldara en á höfuðborgarsvæðinu. Þrándheimur er álíka langt norður og Reykjavík og margar brekkur eru í borginni. Sams konar niðurstöður fengust fyrir Drammen og Hokksund. Skýringin er að bætt aðgengi fyrir þessar "mjúka vegfarendur" myndi bæta ástandið og með þeim hætti að hreyfingarleysi minnki og heilsufar batni til muna. Fækkun veikindadaga og lækkun kostnaðar í heilsuæfingu myndi sem sagt gróflaga skila fjórfalt meiru en það sem framkvæmdirnar myndi kosta. Þrátt fyrir það að fleiri mjúkir vegfarendur mundu bætast inn í umferðina, er ekki reiknað með aukningu í slysiðni né aukins kostnaðir vegna þessa. Enda hjólreiðar síst hættulegri ferðamáti en einkabíllinn og ef vel er séð fyrir slíkri umferð við hönnun umferðamannvirkja er um mun öruggari ferðamáta að ræða en einkabíllinn. Þetta er fyllt meðal annars í ES bæklingnum "Cycling: The way ahead for Towns and Cities.", bls 33-34

### **Úr Reglugerð 601-2000**

Í þessari reglugerð, 3.viðauki ( um Viðmiðanir ), er mín túlkun að "sammögnunaráhrifa með öðrum framkvæmdum," ætti að verða tekið fyrir þar það á við. Það er engin vafi um að mikið er framkvæmt í vegamálum um þessar mundir, og í heildina versnar aðgengi fyrir hjólreiðamenn, þótt talsvert hafi verið gert sem sérstaklega virðist miðað við "útivistarnotendur", svo sem fallegir stigar og göngubrýr.

### **Nokkrir tilvísanir :**

Skýrslur frá TØI ( Halfopinber Rannsóknarstofa umferð og hagkvæmni).

Samanþekkt á ensku eru við flesta skýrslur og eru þau aðgengileg á [www.toi.no](http://www.toi.no).

567/2002 Gang- og sykkelvegnett i norske byer. Nytte- kostnadsanalyser inkludert helseeffekter og eksterne kostnader av motorisert vegtrafikk 100,-

634/2003 Verdsetting av transportsikkerhet. En kunnskapsoversikt for RISIT-programmet. 100,-

642/2003 Byutvikling og arbeidsreiser - gentrifisering og reurbanisering som miljøfaktorer 150,-

479/2000 Prioriteringsverktøy for gang- og sykkeltiltak - premisser og veiledning 150,-  
Dæmi um krækju / URL : <http://www.toi.no/program/program.asp?id=35717>

Cycling : the way ahead for towns and cities, European Commission, 1999, DG XI – Environment, Nuclear Safety and Civil Protection . Authors: J. Dekoster, U. Schollaert. (Info. And distribution fax 32-2 296 95 24, email: [Claude.Bochu@dg11.cec.be](mailto:Claude.Bochu@dg11.cec.be), )

*Bæklingin má fá lánuð hjá Morten Lange eða LHM.*

### **Beinar tilvísanir í drög að matsáætlun - spurningar og ábendingar**

Því miður vantar strúktúr hér hjá mér og sumt er endurtekið. Þetta ætti ekki að vera tekið með sem formlegt innlegg. Auk þess er sumir vangaveltir hér mögulega fyrir utan ramma umhverfismatsins, en þetta eru frekar hrá viðbrögð mín við sum orðana í drög að tillögu að matsáætlun þegar ég fór í frekar gagnrýnni ham eitt kvöldið. Samt þótti mér betra að senda þetta með en að setja þetta bara í ruslatunnuna.

*Fyrir liggur að tvöfalda þarf Vesturlandsveg, Hringveg, frá Víkurvegi í Reykjavík að Skarhólabraut í Mosfellsbæ, en vegurinn er hluti þjóðvegur númer 1. (Kafli 1 )*

Ákvörðunin um þörfin fyrir tvöföldun - því þetta er pólítísk ákvörðun - er byggt á einhvers konar greining. Það kemur fram neðar í matsáætlunina að gögn um umferðapungu, spár og slysiðni verða lögð fram. Það er svolítið óljóst í opunarorðunum af hverju þessi þörf stafar.

*"Framkvæmdin eins og hún er kynnt hér er í samræmi við þarfir Mosfellsbæjar og Reykjavíkurborgar í nútíð og um fyrirsjáanlega framtíð." (bls 1)*

Sennilega er hér átt við þarfir akandi umferðar í þröngri, hefðbundni skilningi. Margir halda því fram að sögu hraðbrautarúbyggingu í Los Angeles hefur sýnt að ekki sé hægt að byggja sér út úr umferðaröngþreytunni. Eg nefni stuttlega að borgirnir Sinagpúr, Oslo og Trondheim - og nýlega London - hafa lagt hemla á notkun einkabílsins í borgarkjarnana Mengun frá bílaumferðar er þegar talsverð í Reykjavík, sérstaklega þegar veðrið leyfir því. Mér þykir líka þess virði að muna eftir því að við ( eiginlega ferðaiðnaðurinn á Íslandi) "seljum" Ísland sem land hreinleikans og jafnvel náttúruverndar. Stórvaxin bílamannvirki fellur sennilega ekki inn í þeirri mynd fyrir flesta ferðalanga sem sækja Íslandi heim.

*"Slys hafa verið tíð á þessum vegarkafli meðal annars þar sem vegurinn annar ekki þeirri umferð sem um hann fer. Þessi framkvæmd er því orðin tímabær." (bls. 5, kafli 3.1 )*

Mun ekki framkvæmdin einfaldlega færa flöskuhálsin til ? Hvernig er það skilgreint að vegurinn anni ekki þeirri umferð sem um hann fer ?

*"Hann er aðalumferðaræðin milli Reykjavíkur og Mosfellsbæjar og þjónar Grafarvogi og þeim hverfum sem munu rísa á svæðum í kringum Úlfarsá og Úlfarsfell í framtíðinni."*

Ætti hann ekki jafnframt að geta verið aðalumferðaræði mjúka vegfaranda ,sérstaklega þegar byggð rís hér ? Það væri hægt ef það væri ekki fyrir fjöldin allur af bílum sem aka þar ansi hratt. Óskaframtíðin frá umhverfissjónarmiðum væri mögulega að leggja veginn í stökk, og leyfa gangandi og hjólandi í sátt við hægfara bíla og strætó að nota núverandi veg ?

Hvaða breytingar mun Sundabraut hafa í för með sér ? Gæti tilkomu Sundabrautar í minnkað umferðarpungun ?

*"Meginmarkmið tvöföldunar Vesturlandsvegur á þessum vegarkafli er að auka öryggi vegfarenda og þeirra sem um veginn þurfa að fara, greiða*

fyrir umferð og fækka slysum." ( kafli 3.2. )

Hvað er það sem bendir til þess að slysið mun lækka með tvöföldun, og hvaða aðrir aðgerðir eru hugsanlegar til að lækka slysið ?

Þetta eru mjög stórar spurningar , miklu stærri en einn framkvæmd, en stundum verður að spyrja stóra spurningana.

Er líka tekið tillit til mjúkra vegfarenda hér ? ( Þar á meðal strætófarþegar, fólk sem sækja fyrirhuguð verslunarsvæði heim ofl.) Fyrir þá er tvöföldun vegakafllans þar að auki hindrun frekar en eitthvað sem greiðir fyrir. ( Sjá Cycling : the way forward , myndir bls. 25)

Í kafla 3.3 er sagt að seinna meir koma míslæg gatnamót og hugsanlega breikkun í 6 akreinum. Þetta mún hvert fyrir sig enn frekar gera vegakafllinn meiri hindrun fyrir hjólandi og gangandi umferð. Ég minni enn á að það sé ekki vissst að reiknilíkön sem nú eru notuð vegna samfélagsleg ávinningur taka til allra þátta sem þeir ættu. Sbr skýrslu Sælensminde varðandi kostnaðs kyrretu sem er mun miklu meiri en menn gera sér grein fyrir.

*Þá verður einnig fjallað um áhrif þess að hafa Vesturlandsveginn áfram eins og hann er núna (núllkostur). ( kafli 3.7 )*

Við vitum að litlar líkur eru á þessu en í öðrum löndum og kannski helst á vegakaflla sem ekki er einn aðalþjóðveginn, væri sá kostur skoðaður að gera lítið eða ekkert til að greiða bílaumferð, en frekar greiða fyrir hjólréiða og gangandi umferð. Þetta væri jafnvel gert með því að leggja akrein fyrir hjólréiða begja megin núverandi akvegur, og byggja upp stigurinn við hitaveitustokknum.

Rekstrartími : " Á rekstrartíma verða helstu áhrif vegna umferðar og viðhalds vegarins. Tvöföldun Vesturlandsvegur eykur umferðaröryggi og bætur samgöngur á höfuðborgarsvæðinu. Aukin umferð hefur áhrif á hljóðvist og loftgæði." (Kafli 5.2)

**Stærri og breiðari vegur með hærri umferðarhraði mun líka þýða að enn eru hindranir lagðir fyrir menn sem stunda umhverfisvænir samgöngur. Mótægisaðgerðir eru nauðsýnlegir og ef vel er staðið að þeim, gæti ástandið batnað mikið, en ég sé fá merki um það í matsáætlunina.**

Framkvæmdatími : **Mjúkir vegfarendur hafa nánast undantekningalaust séð að minni tillit sé tekið til þeirra en bílaumferðar meðan á framkvæmdum standa.** Nýjasti a dæmið höfum við frá Stekkjarbakka í Reykjavík. Göngu- og hjólréiðastigurinn var lokaður fyrir norðan Mjódd, með stórum steinum, og án fyrirvara einn morgunin þegar menn ætluðu í vinnu. Engin önnur leið var merkt, en með því að taka mjög stóran sveig til austurs eða vesturs gátu menn komið leiðir sínar. Reyndar var þriðji kostur sem sumir nýtti sér og það var að fara út í akveginn, sem þeir eiga fullan rétt á. Það væri æskilegt að hugað væri betri að þessu við þessum framkvæmdum. Það er margt sem bendir til að Línuhönnun hafi hugað að þörfum mjúkra vegfarnda á framkvæmdatímanum, þótt þeir hefðu getað gert betur, en framkvæmdin hjá verktakafyrirtækinu var kannski aðalvandamálið. Til að geta fyrirséð sennileg vandamál á þessu sviði þyrfti að grandskoða kortin og framkvæmdaáætlanir.

*"Þau umhverfisáhrif sem lagt verður áhersla á að fjalla um í matskýrslu verða: Samgöngur og umferðaröryggi, áhrif á lífríki Úlfarsár, hljóðvist, fornleifar, sjónræn áhrif og útivist. " (Kafli 5.3)*

**Hér vildum við gjarna bæta við áhrif á mjúkum vegfarendum, sem stunda umhverfisvænar, arðbærar samgöngur.**

*"Framsetning: Hugað verður að því í samræmi við Aðalskipulag Reykjavíkur og Mosfellsbæjar að til staðar séu tengingar göngu- og reiðleiða bæði undir og yfir Vesturlandsveginn og við núverandi og fyrirhugað stígakerfi. Verða göngu- og reiðstígar skoðaðir í ljósi*

*bráðabirðalausna og endanlegra tillagna. Til að tryggja þau mál séu í sem bestum farvegi verður haft samráð við hagsmunaaðila." (Kafli 5.3)*

Þetta er mjög gott mál, en mér er óljóst hvort leiðin sem er sunnan vesturlandsveg og fylgjir hitaveitustokknum er tekin með í reikningin.

---

í Rök um reiðhjólumferð gildir í mörgum tilvikum líka um gangandi umferð líka. Ég hef "ad hoc" reynt að skipta gönguferðir og hjólreiðaferðir í nokkra aðalhópa : a) Menn sem ganga til að komast eitthvert (í búðir, vinnu, í heimsóknir o.a. ) b) Menn sem verða að komast að sérstaka punkta á vegakerfinu til að fá far með strætó eða rútu c) Menn sem ganga sér til skemmtunar, útivist. d) hlaupið, skokkað, gengið rösklega til heilsubótar eða sem hluti af íþróttapjálfun.

Að sama skapi má skipta ferðir á reiðhjóli í : e) Farið í (daglegar) ferðir í vinnu, búðir o.a. f) Farið í styttri útivistunarferðir oftast án útbúnaðs g) Lengri ferðalög á hjólum þar sem skiptir oft máli að komast hratt á milli staða, og aðalvegirnir verða náttúrulega fyrir valinu. Í þessum hópi lenda oft þeir sem hjóla meira en nokkra kílómetra í daglegum ferðum, vilja komast hratt milli staða og treysta sér út í umferðina. h) Íþróttaiðkendur í hópum á akvegum og vegleysir.

Stór hluti stíganetsins sem er teiknað með rauðu á kortunum virðist fyrst og fremst vera hannað með hóp c í huga. ("Stofnstigurinn" er á köflum hlykkjótt og fer eftir ströndina Hann er útivistarstígur og mjög skemmtileg sem slíkur.)