



Landssamtök hjólréiðamanna
Pósthólf 5193
125 Reykjavík
www.hjol.org
lh@islandia.is

Reykjavík 18. maí 2004

Nefndarsvið Alþingis
Asturstræti 8 -10
150 Reykjavík

Efni:

Umsögn við þingsályktunartillögu um stofnbrautakerfi fyrir hjólréiðar. Þskj. 321 – 283. mál.

Landssamtök hjólréiðamanna fagna framkominni tillögu og leggja ríka áherslu á að hún nái fram að ganga svo fljótt sem auðið er.

Í ört vaxandi borgarsamfélagi er orðið ákaflega brýnt að endurskoða verklagsreglur samgönguráðuneytisins og Vegagerðar ríkisins í þeim málaflokkum sem tengjast hjólandi og gangandi umferð. Þannig hafa verið lagðar hraðbrautir þvert í gegn um höfuðborgarsvæðið (s.s. Reykjanesbraut, Hafnarfjarðarvegur og Vesturlandsvegur) án þess að gera ráð fyrir öðru en að allir séu akandi. Það hefur sýnt sig á höfuðborgarsvæðinu að sveitarfélögin eru ófær um að skipuleggja sín á milli lagningu nothæfra stíga, hvað þá hjólréiðabrauta. Ástæðuna má eflaust finna í því að vegalög taka ekki faglega afstöðu til hjólréiðabrauta. Sveitarfélög hafa ákaflega mismunandi sýn á því sem í orðinu og framkvæmdinni "hjólréiðabraut" felst. Þannig hafa flest sveitarfélög lagt ágætis göngu- og útivistarstíga en án beinna tengsla við samgöngukerfið. Merkingar og umferðareglur eru óljósar og hraðamismunur ákaflega mikill milli vegfarenda sem fela í sér mikla slyshættu. Það er því nokkuð erfitt að telja þessa göngustíga sem hjólréiðabrautir. Það fólk sem þó lætur sig hafa það að hjóla á göngustígum gerir það flest aðeins til að stunda útivist. Fæstir nota stígana til samgangna og enn færri treysta sér til að hjóla eftir akbrautum eins og íslenskri umferðarmenningu er háttað. Af þessum ástæðum eru hjólréiðar ekki ákjósanlegur samgöngumáti hér á landi í dag.

Það er að sjálfsögðu á verksviði fyrirhugaðrar nefndar að móta verklagsreglurnar, en minna má á að vegagerðir í nágrannalöndum okkar hafa haft skýrar reglur á þessu sviði til fjölda ára. Hjólréiðabrautir ættu því að vera í höndum samgönguráðuneytisins og Vegagerðar ríkisins svo tryggt verði að þær séu hluti samgöngukerfisins og alvöru valkostur gagnvart vélknúnni umferð, ekki síst innan þéttbýlissvæða. Einnig þarf að endurskoða umferðalögin til samræmis við það sem gengur og gerist í nágrannalöndum okkar. Þannig má tryggja eðlilegt samspil milli gangandi hjólandi og akandi vegfarenda.

Vegagerðin hefur reiðvegi í umsjá sinni svo það má teljast eðlilegt að innan verksviðs hennar falli líka aðrir þættir sem tengjast samgöngum eins og hjólréiðabrautir. Það hlýtur að vera þess mun nauðsynlegra í ljósi þess að við hönnun og lagningu akvega verði að taka tillit til staðháttar eins og í þéttbýli. Í þéttbýli er fjöldi fólks sem notar ekki og þarf ekki að nota stór og fyrirferðarmikil ökutæki. Fyrir slíkt fólk þarf nauðsynlega að skapa öruggar og skilvirkar samgönguæðar fyrir reiðhjól og létt vélknúin ökutæki eins og rafmagnsreiðhjól sem henta vel innan þéttbýlis.

Talið er að 30 % allra bílferða í Evrópu séu styttri en 3 km og 50% styttri en 5km*. Það er því stór hópur fólks sem auðveldlega gæti ferðast með öðrum hætti en með einkabílum. Frá þessum hópi fólks mun ekki stafa loft- né hávaðamengun auk þess sem það stundar holla hreyfingu. Rannsóknir sýna að dagleg hreyfing minnkar líkur á sjúkdómum sem fylgja hreyfingarleysi auk hættu á að lenda í alvarlegum bílslysum. Hjólréiðabrautir leiða því til sparnaðar á ólíkum sviðum samfélagsins. Í greinagerð þingsályktunartillögunnar er með greinagóðum hætti

bent á stefnu stjórnvalda í umhverfismálum. Markviss lagning hjólréiðabrauta er því bæði ódýr og góður kostur til að framfylgja þeirri stefnu s.s. Staðardagskrá 21.

Því betur sem staðið verður að lagningu hjólréiðabrauta þess mun ákjósanlegri valkostur verður sá samgöngumáti. Í því hlutfalli má auka arðsemi umferðamannvirkjanna í heild, því hver sá maður sem fer sína leið eftir hjólréiðabraut, hvorki slítur út eða tekur pláss á rándýrum og fyrirferðarmiklum akbrautum. Viðhald verður því minna og plásið verður meira fyrir þá sem í raun þurfa á akvegum að halda.

Í fyrri umræðu þingsályktunartillögunnar á Alþingi kom það fram í máli samgönguráðherra Sturlu Böðvarssonar að hann óttaðist að leggja þurfi hjólréiðabrautir meðfram öllum vegum landsins og það muni kalla á mikil útgjöld. En þó niðurstaða fyrirhugaðrar nefndar verði sú að Vegagerð ríkisins muni sjá um lagningu hjólréiðabrauta eins og tíðkast í nágrannalöndum okkar, þá er það ekki skilningur Landssamtaka hjólréiðamanna að lagðar verði hjólréiðabrautir meðfram öllum vegum landsins. Taka þarf mið af umferðarþunga og aðstæðum hverju sinni. Þá niðurstöðu þarf fyrirhuguð nefnd að útfæra og fjalla um svo allir verði sáttir.

Hér verður ekki fjallað frekar um hjólréiðabrautir í smáatriðum en það ítrekað að það er ákaflega nauðsynlegt að fyrirhuguð nefnd verði að veruleika svo samgöngumál allra vegfarenda verði betur skilgreind og þeim fundinn staður í vegalögum.

Að lokum eru hér örfáar krækjur á nýtsamar upplýsingar til stuðnings þessari þingsályktunartillögu.

<http://www.vd.dk/wimpdoc.asp?page=document&objno=17291> Handbók Dönsku vegagerðarinnar um gerð hjólréiðabrauta hefur verið fyrirmynd annarra þjóða sem farið hafa í samskonar skipulagsvinnu.

<http://www.vegvesen.no/vegnormaler/hb/233/index.stm> Handbók Norsku vegagerðarinnar um hjólréiðabrautir.

<http://www.bmwbw.de/bmwbw-.302.9133/Bodewig-Mit-dem-Nationalen-Radverkehrsplan-8222-...htm> Hjólréiðabrautaáætlun Þýsku vegagerðarinnar.

http://europa.eu.int/comm/environment/youth/air/kids_on_the_move_en.html Kids on the move. Handbók um öruggara umhverfi fyrir börn (og fólk almennt).

*http://europa.eu.int/comm/environment/cycling/cycling_en.htm CYCLING: the way ahead for towns and cities. Góð handbók gefin út af Evrópsku ráðherranefndinni um hjólréiðar í þéttbýli (sjálf handbókin á ensku fylgir þessari umsögn).

<http://www.toi.no/program/program.asp?id=35830> Norsk skýrsla um arðsemi hjólréiða og göngustíga samanboreið við akvegi þegar litið er til heilbrigðisþátta (ensk samantekt skýrslunar fylgir þessari umsögn).

http://gateway.proquest.com/openurl?url_ver=Z39.88-2004&res_dat=xri:pqd&rft_val_fmt=info:ofi/fmt:kev:mtx:journal&genre=article&rft_dat=xri:pqd:did=00000290808701&svc_dat=xri:pqi:fmt=html&req_dat=xri:pqi:pg_clntid=58032 .

The challenges of evaluating environmental interventions to increase population levels of physical activity: The case of the UK National Cycle Network.

Fyrir hönd Landssamtaka hjólréiðamanna,

Magnús Bergsson