



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

Reykjavík 30. júní 2004

Athugasemd við mat á umhverfisáhrifum Sundabrautar

Það er fagnaðarefni að í umhverfismati Sundabrautar sé minnst á gangandi og hjólandi vegfarendur. Hinsvegar kemur ekki fram í matinu hvaða arðsemisútreikningar liggja til grundvallar við gerð göngu- og hjólaleiðabrautana. Því er ekki ljóst hversu þungt þessar brautir eru metnar í heildararðsemi framkvæmdanna.

Í nágrannalöndum okkar hafa hugmyndir manna um borgarskipulag og umferð í þéttbýli tekið miklum breytingum. Þar hafa menn komist að því að ekki sé hægt að byggja upp samgöngukerfi eingöngu fyrir vélknúna umferð. Hafa menn í auknu mæli horfið af þeirri braut vélvæðingar og komið með aðra skýra valkosti. Hafa hjólreiðabrautir gengt þar veigamiklu hlutverki, ekki síst í þéttbýli. Það er þegar orðið ljóst að Reykjavíkurborg hefur hug á því að horfa til þessara nýju hugmynda við uppbyggingu samgangna í borginni. Þannig má minnka loft- og hávaðamengun, minnka slit akvega og greiða fyrir umferð þeirra sem í raun þurfa á bílum að halda. Einnig ber að nefna að þessa dagana liggur fyrir Alþingi þingsályktunartillaga þess efnis um að koma hjólreiðabrautum í vegalög.

Það er ákaflega mikilvægt að horft sé til framtíðar og þeirra gagna og hugmynda sem nú þegar eru til og liggja til grundvallar á arðsemisútreikningum göngu- og hjólreiðabrauta. Má þar nefna norska skýrslu þess efnis þar sem litið er til heilsufarsþátta .

<http://www.toi.no/Program/program.asp?id=36338> (Ensk samantekt)

<http://www.toi.no/program/program.asp?id=35830> (Norsk samantekt og skýrslan sjálf).

Ekki er annað að skilja á umhverfismati Sundabrautar en stígarnir eigi fyrst og fremst að þjóna útivist fremur en samgöngum. En Sundabraut er ákaflega mikilvæg samgöngubót gangandi og hjólandi vegfarendum, eigi síður en akandi vegfarendum. Því ber að horfa til framtíðar og hanna leið þeirra með það í huga að hægt sé að hjóla og ganga greiðlega stystu leið svo arðsemi þessarar framkvæmdar verði sem mest.

Landsamtök hjólreiðamanna hvetja til þess að hugmyndir þar sem þessi framkvæmdin nýtist ekki göngu- og hjólreiðafólki verði endurskoðaðar þannig að svo megi verða.

Landsamtök hjólreiðamanna telja jarðgöng eða botngöng óarbæra sé litið til annara valkosta. Hinsvegar ef valin verður slík leið þá verður að taka með í reikninginn göng fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur. Í því sambandi má nefna sambærileg göng undir Kielar-skurðinn í bænum Rendsburg í Schleswig-Holstein eða göngin undir Elbe í Hamborg.

Hvort sem hábrú (leið 1) eða eyjalausn (leið 3) verður fyrir valinu er mikilvægt að leiðir sem ætlaðar eru gangandi og hjólandi vegfarendum verði ekki undir 6 metrum að breidd. Þar er mikilvægt að hjólreiðbrautin verði tvískipt 2+2 metrar og gangandi fá aðra 2 metra. Til að auka arðsemi þeirrar útfærslu ætti að hafa þessa leið það breiða að hún nýtist

sjúkra- og slökkvibílum í neyðartilfellum þegar akvegir Sundabrautar stíflast. Þá verður að gera ráð fyrir því að þeir sem á stígunum eru geti vikið til hliðar fyrir slíkri umferð.

Að mati Landssamtaka hjólreiðamanna er eyjalausn (leið 3) ákjósanlegasti valkosturinn. En ef hábrú (leið 1) verður fyrir valinu er mikilvægt að vel sé hugsað fyrir því að hlífa göngu- og hjólreiðabrautum fyrir veðri og vindum. Þá kæmi sér best að byggja yfir brautirnar t.d. með gagnsæju efni. Þannig gæti brúinn verið fær gangandi og hjólandi vegfarendum í öllum veðrum allan ársins hring.

Við hönnun göngu- og hjólreiðabrauta á Sundabraut verður að liggja fyrir sama hugmyndafræði og liggur fyrir í hönnun akvega á þessari leið. Að leiðin sé ávallt greið án tilbúinna slysagilda. Liggi sem skemmstan veg milli staða og þjóni sem flestum vegfarendum. Slík hönnun nýtist bæði til samgangna og útivistar.

F.h. Landssamtaka hjólreiðamanna

Magnús Bergsson