



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

Alþingi

Erindi nr. *P 10/21/2459* Reykjavík 17. maí 2004
komudagur *19.5.2004*

Nefndarsvið Alþingis
Asturstræti 8 -10
150 Reykjavík

Efni:

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

Landssamtök hjólreiðamanna 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 hjólreiðabrauta. Ástæðuna má eflaust finna í því að vegalög taka ekki faglega afstöðu til hjólreiðabrauta. Sveitarfélög hafa ákaflega mismunandi sýn á því sem í orðinu og framkvæmdinni "hjólræði" 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 hjólreiðabrautir. 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 hjólreiðar ekki ákjósanlegur samgöngumáti hér á landi í dag.

Það er að sjálfsögðu á verkswiði fyrirhugaðrar nefndar að móta verklagsreglurnar, en minna má á að vegagerðir í nágrenni okkar hafa haft skýrar reglur á þessu sviði til fjölda ára. Hjólreiðabrautir 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 sist innan þéttbýlissvæða. Einnig þarf að endurskoða umferðalögin til samræmis við það sem gengur og gerist í nágrenni 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 verkswiðs hennar falli líka aðrir þættir sem tengjast samgöngum eins og hjólreiðabrautir. Það hlýtur að vera þess mun nauðsynlegra í ljósi þess að við hönnun og lagningu akvega verði að taka tillit til staðháttu 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. Hjólreiðabrautir leiða því til sparnaðar á ólíkum sviðum samfélagsins. Í greinagerð þingsályktunartillögunnar er með greinagóðum hætti

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

Því betur sem staðið verður að lagningu hjólreiðabrauta 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 hjólreiðabraut, 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 akvegnum að halda.

Í fyrri umræðu þingsályktunartillögunnar á Alþingi kom það fram í máli samgönguráðherra Sturlu Böðvarssonar að hann óttaðist að leggja þurfi hjólreiðabrautir 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 hjólreiðabrauta eins og tíðkast í nágrannalöndum okkar, þá er það ekki skilningur Landssamtaka hjólreiðamanna að lagðar verði hjólreiðabrautir meðfram öllum vegum landsins. Taka þarf mið af umferðarpunga og aðstæðum hverju sinni. Þá niðurstöðu þarf fyrirhuguð nefnd að útfæra og fjalla um svo allir verði sáttir.

Hér verður ekki fjallað frekar um hjólreiðabrautir 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 nytsamar upplýsingar til stuðnings þessari þingsályktunartillögu.

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

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

<http://www.bmvbw.de/bmvbw-.302.9133/Bodewig-Mit-dem-Nationalen-Radverkehrsplan-8222-...htm> Hjólreiðabrautaáætlun 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 hjólreiðar í þéttbýli (sjálf handbókin á ensku fylgir þessari umsögn).

<http://www.toi.no/program/program.asp?id=35830> Norsk skýrsla um arðsemi hjólreiða og göngustiga samanborið 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:pqil:fmt=html&req_dat=xri:pqil:pq_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 hjólreiðamanna,



Magnús Bergsson