

Alþingi  
Erindi nr. P 135/1435  
komudagur 15.2.2008

Fylgiskjal vegna fundar Landssamtaka hjólreiðamanna með Samgöngunefnd 15. feb. 2008  
varðandi frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum um forgangsakreinar, nr.  
50/1987. Þskj. 27 — 27. mál. 135. löggjafarþing 2007–2008

Þann 17. jan, 2008 stóðu Landssamtök hjólreiðamanna og Íslenski fjallahjólaklúbburinn fyrir opnu málþingi með öllum stærstu samtökum hjólreiðamanna og þar var samþykktur fullur stuðningur við þær kröfur sem LHM hafði sent Alþingi um að hjólreiðafólki verði ekki bannað að nota forgangsakreinar eins og 27. mál. 135. löggjafarþings gerir ráð fyrir. Einnig var full samstaða um þau málefni sem hjólafólk vill að verði sett í algjöran forgang og fylgja hér með. Það er að strax verði gengið í að koma upp hjólabrautum meðfram helstu umferðaræðum höfuðborgarsvæðisins og að vinna markvisst að aukinni notkun reiðhjólsins sem farartækis á götunum með því t.d. að greiða leiðir þess með notkun forgangsakreina og opnun leiða framhjá hindrunum sem er ætlað að stýra umferð bifreiða. Á myndunum fyrir neðan myndi hjólafólk þá eiga greiða leið fram hjá Hlemm í báðar áttir svo dæmi sé tekið.



# Brýnustu aðgerðir í málefnum hjólreiðamanna

Landsamtök hjólreiðamanna vilja benda á nokkur atriði sem við teljum mikilvægast að setja í forgang til að ná árangri í þeim markmiðum um aukinn hlut vistvænna samgöngumáta og í að efla lýðheilsu landsmanna sem flestir ráðamenn og stjórnsmálaflokkar hafa í stefnu sinni og jafnvel í stjórnarsáttmálum. Reiðhjól eru samgöngutæki sem flestir geta notað og óhætt er að fullyrða að notkun þeirra myndi stóraukast ef ákveðnum hindrunum væri rutt úr vegi og réttar aðstæður skapaðar fyrir hjólreiðar með þeim jákvæðu áhrifum sem leitað er eftir og eru nánar útlistuð í erindi sem John Franklin, einn helsti sérfræðingur um þessi mál í Bretlandi, flutti á Samgönguviku 2007 og fylgir með umsögn okkar með tilvísunum í rannsóknir.

## Forgangsmál nr. 1: Hjólabrautir meðfram stofnbrautum

Það er mikilvægt að lagðar verði hjólabrautir meðfram stærstu umferðaræðum höfuðborgarsvæðisins, alvöru hjólabrautir sem eru um 2m á breidd í hvora átt, sitt hvoru megin, eins og erlendir staðlar segja til um og ekki með blandaðri umferð gangandi. Engin slík hjólabraut er til á Íslandi ólíkt flestum nágrannalöndum okkar. Úrbætur á þessum aðalleiðum þurfa að fara í algeran forgang og klára helst fyrir lok þessa árs. Þessar stóru umferðaræðar eru með flóknu neti aðreina, fráreina, mislægra gatnamóta og miklum umferðarhraða og margir hræðast að hjóla eftir þeim. Það er næstum ógerlegt að finna greiðar öruggar leiðir milli margra rótgróinna hverfa innan Reykjavíkur og til og á milli nágrannasveitafélaga s.s. Árbæjar, Breiðholts, Kópavogs, Mosfellsbæjar að ekki sé minnst á nýrri hverfi á höfuðborgarsvæðinu. T.d. vantar alveg leiðir meðfram Reykjarnesbraut, Hafnarfjarðarvegi, Vesturlandsvegi, Bústaða-vegi og víðar. Vestan Elliðaár er boðið upp á blandaða stíga sem hent illa til samgangna. Fólkið sem fer eftir þessum leiðum milli borgarhluta á bílum sínum þarf að komast milli sömu borgarhluta þegar það skilur bílinn eftir heima og notar hjólið.

## Gatnakerfið hentar vönu hjólafólki best til samgangna

Öruggustu, greiðustu og auðveldustu leiðir reynds hjólreiðafólks liggja eftir hinu almenna gatnakerfi og eðlilega eiga hjólreiðar heima þar samkvæmt lögum. Gatnakerfið þarf því að þjóna fólki á reiðhjólum jafn vel og fólki í bifreiðum. Fyrir utan stærstu umferðaræðarnar henta flestar götur vel til hjólreiða en þó er þörf á átaki til að bæta aðstæður þar og breyttum hugsunarhætti í samgöngumálum. Það þarf að gefa reiðhjólinu aukið vægi í skipulagi t.d. með hæfilega breiðum akreinum og t.d. máluðum hjólavísunum sem minna ökumenn bifreiða á að þeir deila götunum með hjólafólki.

## Fjölgun hjólreiðafólks á götum = aukið öryggi hjólreiðafólks á götum

Það sem mest eykur öryggi fólks sem notar hjólið til samgangna er aukinn fjöldi hjólreiðafólks í umferðinni. Því má ná fram með jákvæðum áróðri og bættri aðstöðu. Margt af því sem bætir aðstæður til hjólreiða bætir einnig almennt umferðaröryggi. T.d. þegar hægt er á umferðarhraða, gatnamót eru einfölduð og þveranir stytta. Það er mikilvægt að sleppa öllum óþarfa sveigjum og hindrunum því mikilvægt er að hjólreiðafólk geti viðhaldið skriðþunga sínum og komist greiðlega leiðar sinnar.

## Forgang í umferðinni

Forgangsakreinar fyrir almenningssamgöngur eiga að vera fyrir reiðhjól líka og víða má greiða götur hjólafólks t.d. með því að undanskylja þau banni sem stýra ferð bifreiða



s.s. að leyfa hjólreiðar í báðar áttir eftir einstefnugötum, opna hjólaleiðir úr botnlangagötum og fleira í þeim dúr.

### **Hjólavísar eru ódýrari, einfaldari og öruggari lausn en hjólareinar**

Víða erlendis hefur verið komið fyrir sér hjólareinum samhliða akbrautum í þeim tilgangi að auka öryggi hjólafélks. Reynslan sýnir hinsvegar fleiri galla en kosti sérstaklega þegar kemur að öryggismálunum og forðast margir vanir hjólreiðamenn að nota þær. Sú leið að hafa akreinina nægilega breiða til að auðvelt sé að taka fram úr hjólreiðamanni og merkja hana með hjólavísu (share the road arrows = sharrows) til að marka leið hjólreiðamannsins í öruggri fjarlægð frá kyrrstæðum bifreiðum og minna bílstjóra á að hann deilir götunni með öðrum jafn rétt háum ökutækjum. Rannsóknir sýna að við þær aðstæður víkja bílstjórar betur fyrir hjólafélki við framúrakstur en þegar það er á þröngt afmörkuðum hjólareinum sem gefa hjólafélki ekki sama svigrúm til að staðsetja sig á götunni eftir aðstæðum eins og nauðsynlegt er við síbreytilegar aðstæður á götunum. Það er þekkt þversögn í öryggismálum hjólreiðafólks að hjólareinar og blandaðir göngu og hjólastígar reynast oft draga úr öryggi hjólandi umferðar með því að fjölga hættum fyrir hjólandi með flóknara umhverfi. Langahlíð er því miður skólabókadæmi um flest mistök sem gerð eru við hönnun hjólareina, í stað beinnar breiðrar hjólabrautar er þar hlykkjótt mjó leið með aukinni slyshættu við flest gatnamót. Lærum af reynslu annarra í stað þess að endurtaka mistökin.



### **Blandaðir stígar henta ekki til samgangna**

Stígakerfið á höfuðborgarsvæðinu ber þess glögg merki að vera ekki hannað til samgangna hjólandi fólks. Þó er það nauðsynlegur valkostur fyrir byrjendur og reynslulitla því þeir upplifa sig öruggari þar og vel hannaðir stígar hvetja til hjólreiða þótt í reynd sýni reynslan að hjólreiðafólki er mun hættara við slysum á þeim, sér í lagi af völdum bíla við gatnamót, bílastæði og innkeyrslur.

### **Fræðsla og þjálfun. - Aukin áhersla á gagnsemi og heilsubót.**

Umræðan einkennist um of af meintum hættum því við nánari skoðun eru þær hverfandi ef tekið er tillit til þess að hjólreiðar til samgangna eru líklegri til að lengja líf og heilsu fólks en nokkur önnur hreyfing og slysatíðnin er minni en í flest öllum íþróttum. Nær væri að fræða fólk um gagnsemi hjólreiða og þjálfa fólk í hjólreiðum, því það er ekkert einfaldara að hjóla í umferð en að aka bíl. Gjarnan mætti koma á fót kennslu og námskeiðum í notkun reiðhjóla til samgangna eins og Bretar og fleiri þjóðir eru að innleiða á landsvísu. Mikilvægara er að kenna fólk að forðast slysin en að telja því trú um að öryggisbúnaður komi í veg fyrir þau. Notkun hjálma á að vera val hvers og eins og alls ekki leiða í lög.

*\*Sjá Þversagnir í umferðaröryggi*



Another example of bikes  
lowed in a bus lane in Pa...



Barrier-separated bike-bus  
lane, Paris France.jpg



BCC bus and bike lane.jpg



Bikes are allowed in this bus  
lane in London.jpg



Bus + bike Brisbane INB  
230204\_1.jpg



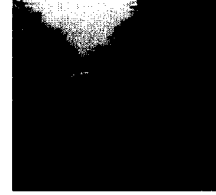
Bus + Bike lane Erlangan  
Germany.jpg



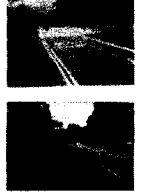
Bus + Bike lane Glasgow  
\_1.jpg



Bus + Bike lane Paris  
1997.jpg



bus lane in Paris.jpg



Edinburgh green lanes  
\_1.jpg



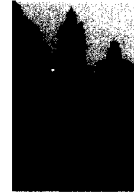
Pennsylvania USA.jpg



Shared bus-bike lanes in  
Germany 2.jpg



Shared bus-bike lanes in  
Germany.jpg



edinburgh.jpg



london share the road.gif



Atlanta.jpg



bike bus lane paris.jpg



wellington new zealand.jpg



Cambridge 1997.jpg



Chicago.jpg



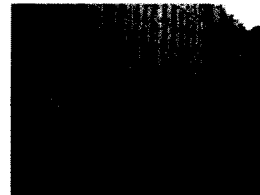
portland.jpg



San Francisco.jpg



San Francisco 2.jpg



Paris.jpg

### LÉTTARA LÍF

**Tillögur að fjölbættum aðgerðum til að efla lýðheilsu á Íslandi með hollara mataræði og aukinni hreyfingu.**

Skýrsla faghóps forsætisráðherra um bætt heilbrigði þjóðarinnar.

(11. september 2006.)

### SAMANTEKT

Hollur matur og hreyfing er eitt það mikilvægasta í lífi hvers einstaklings. Rannsóknir víða um heim sýna að afleiðingar óholls mataræðis, hreyfingarleysis og ofeldis eru alvarleg ógn við heilsu og ef til vill víða vanmetin ógn við lífsgæði fólks. Þættir, sem varða næringu, holdafar og hreyfingarleysi, raða sér í sex af tíu efstu sætum yfir þá þætti sem helst stytta líf og minnka lífsgæði. Næring og hreyfing verða áfram mikilvægustu þættir heilbrigðs lífs og hafa ekki síst mikla þýðingu vegna vaxandi ofþyngdar með tilheyrandi sjúkdómum og vanlíðan. Að mati Alþjóðaheilbrigðismálastofnunarinnar (WHO) er hægt að fyrirbyggja 80% tilfella af hjarta- og æðasjúkdómum, 90% af fullorðinssykursýki og 30% af öllum krabbameinstilfellum með hollu mataræði, nægri hreyfingu og reykleysi. Í skýrslu WHO er mælt með því að forvarnaaðgerðir beinist fyrst og fremst að því að draga úr þeim þáttum í umhverfinu sem stuðla að þyngdaraukningu. [REDACTED] og bæta gæði matvæla ásamt aðgengi að hollum mat.

---

40) [REDACTED]

Líkur á hreyfingu í frítíma aukast um 20% ef útivistarsvæði er innan 1 km fjarlægðar, um 21% ef menntastofnun er innan 1 km fjarlægðar, um 23% þegar þéttleiki byggðar eykst um fjórðung, um 19% þegar þéttleiki þjónustu eykst um fjórðung.<sup>55</sup>

Hjólreiðabrautir verði sérstaklega skilgreindar og þeim fundinn staður í vegalögum auk þess sem kveðið verði á um ábyrgð eða þátttöku ríkisvaldsins í gerð þeirra. Þannig verði komið upp sérstöku stofnbrautakerfi fyrir hjólreiðar sem ríkisvaldið sjái um eða taki þátt í að kosta í samstarfi við sveitarfélögin. Hjólreiðabrautakerfið skal tengja saman þéttbýlisstaði og hjólreiðastíga einstakra sveitarfélaga við þjóðvegakerfið. Einnig skal gert ráð fyrir stofnbrautum gegnum þéttbýlisstaði með svipuðu fyrirkomulagi og gildir um þjóðvegi í þéttbýli.

[REDACTED] og ætti aðstaða til að geyma hjól að vera við allar opinberar stofnanir.

**Framkvæmdaraðilar:** Samgönguráðuneytið,